

Dz.U. 2002 Nr 130 poz. 1112**U S T A W A**

z dnia 3 lipca 2002 r.

Prawo lotnicze¹⁾**DZIAŁ I****Przepisy ogólne****Rozdział 1****Zakres regulacji i definicje**

Art. 1. 1. Przepisy Prawa lotniczego regulują stosunki prawne z zakresu lotnictwa cywilnego.

Opracowano na podstawie: t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 959, 1089.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:

- 1) dyrektywy Rady 89/629/EWG z dnia 4 grudnia 1989 r. w sprawie ograniczenia emisji hałasu z cywilnych poddźwiękowych samolotów odrzutowych (Dz. Urz. WE L 363 z 13.12.1989, str. 27; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 284);
- 2) dyrektywy Rady 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 21; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, str. 270);
- 3) dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 272 z 25.10.1996, str. 36, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 496, z późn. zm.);
- 4) dyrektywy Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotyczącej Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA) (Dz. Urz. WE L 302 z 01.12.2000, str. 57; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 75);
- 5) dyrektywy 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 85 z 28.03.2002, str. 40, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 6, str. 96, z późn. zm.);
- 6) dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. UE L 167 z 04.07.2003, str. 23; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 331);
- 7) dyrektywy 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotyczącej niektórych aspektów organizacji czasu pracy (Dz. Urz. UE L 299 z 18.11.2003, str. 9; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 381);
- 8) dyrektywy 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 143 z 30.04.2004, str. 76, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 182, z późn. zm.);

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, załóg tych statków 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, art. 2–9, art. 14, art. 17 ust. 17, ust. 22 pkt 2 i ust. 23, art. 33, art. 35 ust. 2, art. 43, art. 44, art. 59a ust. 6, art. 60, art. 66 ust. 1a–1d i ust. 3, art. 66a, art. 66b, art. 68 ust. 2, 2e i 2f, art. 69 ust. 1–3, art. 74–76, art. 82 ust. 1 pkt 7, art. 89, art. 92, art. 93a ust. 1 pkt 5, art. 104 ust. 4–9, art. 119–126, art. 128, art. 130, art. 133, art. 134 ust. 1–1f, art. 135 ust. 3 pkt 3, art. 135a ust. 1 pkt 8, art. 136, art. 137 ust. 1–4, art. 140, art. 140a–140d, art. 149, art. 149a, art. 150, art. 153a ust. 2 i 3, art. 153b, art. 193 ust. 1b i 1c oraz art. 207 ust. 8, 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. (uchylony)

-
- 9) dyrektywy 2004/82/WE Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (Dz. Urz. UE L 261 z 06.08.2004, str. 24; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 19, t. 7, str. 74, z późn. zm.);
 - 10) dyrektywy 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego (Dz. Urz. UE L 114 z 27.04.2006, str. 22);
 - 11) dyrektywy 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom I załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 r.) (Dz. Urz. UE L 374 z 27.12.2006, str. 1);
 - 12) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz. Urz. UE L 70 z 14.03.2009, str. 11).

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:
 - a) statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej (wojskowy statek powietrzny),
 - b) statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego);
- 3) użytkownikiem statku powietrznego jest jego właściciel lub inna osoba wpisana jako użytkownik do 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 obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni, który może być w całości lub w części wykorzystywany do startów i lądowań naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych;
- 6) część lotnicza lotniska 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 którego dostęp jest kontrolowany;
- 7) zarządzającym lotniskiem jest podmiot, który został wpisany jako zarządzający do 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, w trakcie którego następuje przekroczenie granicy państwowej;
- 11) lotem tranzytowym jest lot w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, rozpoczynający się i kończący poza jej terytorium;
- 12) lotem długodystansowym jest jednoodcinkowy lot na dystansie, którego pokonanie wymaga minimum 8 godzin lotu statku powietrznego;
- 13) przewozem lotniczym jest lot lub seria lotów, w których przewozi się pasażerów, towary, bagaż lub pocztę, za wynagrodzeniem, w tym na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania;
- 14) 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 lotów albo w stałych odstępach czasu lub z częstotliwością wskazującą na regularność lotów;
- 15) przewozem czarterowym jest przewóz lotniczy dokonywany na podstawie umowy czarteru lotniczego, w której przewoźnik lotniczy oddaje do dyspozycji czarterującego określoną liczbę miejsc lub pojemność statku powietrznego w celu wykonania określonego przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, wskazanych przez czarterującego;
- 16) przewoźnikiem lotniczym jest podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji – w przypadku polskiego przewoźnika lotniczego, lub na podstawie odpowiedniego aktu właściwego organu obcego państwa – w przypadku obcego przewoźnika lotniczego;
- 17) portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych;
- 18) obowiązek użyteczności publicznej polega na zobowiązaniu:
 - 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 spełniłby, kierując się jedynie interesem handlowym lub statutowym – na warunkach określonych zgodnie z niniejszą ustawą;
- 19) EASA jest Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego w rozumieniu rozporządzenia nr 1592/2002/WE z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz ustanowienia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. Urz. WE L 240 z 07.09.2002, str. 1);
- 20) aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jest bezprawny i celowy akt polegający na:
- a) użyciu w czasie lotu statku powietrznego przemocy wobec osoby znajdującej się na jego pokładzie, jeżeli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu tego statku,
 - b) zniszczeniu statku powietrznego albo spowodowaniu jego uszkodzeń, które uniemożliwiają lot lub mogą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa tego statku,
 - c) umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego przedmiotu, urządzenia lub substancji, które mogą zagrozić zdrowiu lub życiu pasażerów lub załogi lub zniszczyć statek powietrzny albo spowodować jego uszkodzenia, mogące uniemożliwić jego lot lub stanowić zagrożenie bezpieczeństwa tego statku w czasie lotu,
 - d) porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza,
 - e) zniszczeniu albo uszkodzeniu lotniczych urządzeń naziemnych lub pokładowych, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy wobec osoby obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,
 - f) przekazaniu nieprawdziwej informacji, która powoduje zagrożenie osób i mienia w komunikacji lotniczej,
 - g) zniszczeniu albo poważnym uszkodzeniu urządzeń na lotnisku, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy wobec osoby obsługującej te urządzenia,

w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub funkcjonowania lotniska lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

- 21) służbą ochrony lotniska jest wewnętrzna służba ochrony lub specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna działająca na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2016 r. poz. 1432 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 60), realizująca zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego i podlegająca zarządzającemu lotniskiem;
- 22) państwem trzecim jest państwo inne niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacja Szwajcarska lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 23) scentralizowaną infrastrukturę stanowią służące do wykonywania usług obsługi naziemnej elementy infrastruktury w porcie lotniczym, których złożoność, koszt lub wpływ na środowisko nie pozwala na podział lub powielenie.

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 ratyfikowane 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. poz. 212, z późn. zm.²⁾), oraz ich zmiany, ogłaszane są bez zbędnej zwłoki wraz z oświadczeniami rządowymi dotyczącymi ich obowiązywania. Oświadczenia rządowe ogłaszane są w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej ze wskazaniem miejsca publikacji uchwał będących przedmiotem ogłoszenia.

²⁾ Zmiany tekstu wymienionej konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 1959 r. poz. 214, z 1963 r. poz. 137 i 138, z 1969 r. poz. 210 i 211, z 1976 r. poz. 130, 131, 188, 189, 227 i 228, z 1984 r. poz. 199 i 200, z 2000 r. poz. 446 i 447, z 2002 r. poz. 527 i 528, z 2003 r. poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

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 rozporządzenia, 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);
- 4) Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

5. Uchwały organizacji międzynarodowych, o których mowa w ust. 2, 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 niezwiązanym z umacnianiem obronności państwa, minister właściwy do spraw transportu.

2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób 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 instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego z odpowiednimi służbami i organami wojskowymi.

3. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji, o których mowa w ust. 1, na czas wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego, z uwzględnieniem zasad współpracy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego z odpowiednimi służbami i organami wojskowymi oraz innymi organami państwowymi.

Art. 5. 1. W ramach wykonywania zwierzchnictwa, o którym mowa w art. 4, w polskiej przestrzeni powietrznej zapewniane są służby żeglugi powietrznej zgodnie z:

- 1) przepisami prawa Unii Europejskiej dotyczącymi Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, a w szczególności:
 - a) rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 23),
 - b) rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10, z późn. zm.),
 - c) rozporządzeniem (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 20; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 41),
 - d) rozporządzeniem (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 26; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 46),
 - e) rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 335 z 21.12.2005, str. 13);
- 2) umowami międzynarodowymi i przepisami międzynarodowymi;
- 3) niniejszą ustawą i innymi ustawami.

2. Na podstawie umów międzynarodowych i porozumień wiążących Rzeczpospolitą Polską realizowanie niektórych zadań w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej 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 instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej 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 odbywają 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,
 - 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,
 - 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. (uchylony)

Art. 11. 1. (uchylony)

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

Art. 12. (uchylony)

Art. 13. (uchylony)

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. (uchylony)

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. poz. 139, z późn. zm.³⁾)⁴⁾.

3a. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, może opracować, w drodze rozporządzenia, wykaz inwestycji celu publicznego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r. poz. 778, 904, 961, 1250 i 1579) w zakresie budowy lub przebudowy lotniska lub lądowiska, mając na uwadze istniejące programy, strategie i decyzje w zakresie polityki transportowej oraz potrzeby podmiotów zakładających, rozbudowujących lub przebudowujących lotniska lub lądowiska.

3b. Wykaz, o którym mowa w ust. 3a, stanowi podstawę do wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego zgodnie z przepisami ustawy wskazanej w ust. 3a.

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 niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, prowadząca lub nadzorująca badania zdarzeń lotniczych, zwana dalej „Komisją”.

2. Komisja jest organem do spraw badania zdarzeń lotniczych, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE (Dz. Urz. UE L 295 z 12.11.2010, str. 35, z późn. zm.⁵⁾).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1999 r. poz. 412 i 1279, z 2000 r. poz. 136, 1157 i 1268, z 2001 r. poz. 42, 124, 1085, 1229 i 1804 oraz z 2002 r. poz. 253, 984 i 1112.

⁴⁾ Obecnie przepisach ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r. poz. 778, 904, 961, 1250 i 1579), zgodnie z art. 84 tej ustawy, która weszła w życie z dniem 11 lipca 2003 r.

⁵⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 276 z 17.10.2013, str. 34 oraz Dz. Urz. UE L 122 z 24.04.2014, str. 18.

3. Komisja prowadzi badania na podstawie przepisów ustawy i prawa Unii Europejskiej z zakresu wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz z uwzględnieniem norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załączniku 13 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.

4. W skład Komisji wchodzi: przewodniczący, dwóch zastępców przewodniczącego, sekretarz i pozostali członkowie.

5. W zakresie nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy do członków Komisji stosuje się przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2016 r. poz. 1666, 2138 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 60), z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy. Z dniem powołania z członkiem Komisji zostaje nawiązany stosunek pracy.

6. Przewodniczącego Komisji powołuje minister właściwy do spraw transportu na okres 4 lat.

7. Przewodniczącym Komisji może zostać osoba posiadająca co najmniej trzyletnie doświadczenie w badaniu zdarzeń lotniczych.

8. Zastępców przewodniczącego i sekretarza Komisji powołuje, na wniosek przewodniczącego Komisji, minister właściwy do spraw transportu, na okres 4 lat.

9. Zastępcą przewodniczącego Komisji może zostać osoba posiadająca co najmniej dwuletnie doświadczenie w badaniu zdarzeń lotniczych.

10. Członka Komisji powołuje minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji, na okres 4 lat.

11. Minister właściwy do spraw transportu może, na wniosek Komisji podjęty bezwzględną większością głosów, odwołać członka Komisji.

12. Członkiem Komisji może zostać osoba, która:

- 1) jest obywatelem polskim i korzysta z pełni praw publicznych;
- 2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
- 3) nie była karana za przestępstwo popełnione umyślnie;
- 4) posiada dyplom ukończenia studiów wyższych.

13. Członkostwo w Komisji wygasa z chwilą śmierci, zaprzestania spełniania wymagań określonych w ust. 12 lub z dniem przyjęcia rezygnacji złożonej ministrowi właściwemu do spraw transportu.

14. W skład Komisji wchodzi:

- 1) specjaliści z zakresu:

- a) prawa lotniczego,
 - b) szkolenia lotniczego,
 - c) ruchu lotniczego,
 - d) eksploatacji lotniczej;
- 2) inżynierowie – konstruktorzy lotniczy.

15. Za specjalistów z danego zakresu uważa się osoby posiadające odpowiednie wykształcenie wyższe oraz udokumentowaną minimum pięcioletnią praktykę w danej dziedzinie.

16. Przewodniczący Komisji kieruje pracami Komisji i reprezentuje ją na zewnątrz.

17. Członkowie Komisji, formułując treść raportów, analiz, opinii i ekspertyz, kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie są związani poleceniem przewodniczącego Komisji lub członka Komisji nadzorującego badanie.

18. W pracach Komisji w miarę potrzeb uczestniczą eksperci.

19. Ekspertem może być osoba posiadająca kwalifikacje oraz doświadczenie w zakresie niezbędnym do badania zdarzenia lotniczego.

20. Ekspertowi za udział w pracach Komisji oraz sporządzanie opinii lub ekspertyzy przysługuje wynagrodzenie ustalane w umowie cywilnoprawnej, którego wysokość uzależnia się od charakteru prowadzonego badania zdarzenia lotniczego i jego złożoności.

21. Ekspert, formułując treść ekspertyz, opinii lub analiz, kieruje się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie jest związany poleceniem przewodniczącego Komisji lub członka Komisji nadzorującego badanie co do treści tych dokumentów.

22. Członek Komisji oraz ekspert biorący udział w pracach Komisji:

- 1) jest obowiązany zachować w tajemnicy wiadomości uzyskane w związku z badaniem zdarzenia lotniczego;
- 2) nie może występować w roli biegłego w postępowaniu przed sądem lub innym organem w zakresie badania zdarzenia lotniczego, w którym brał udział.

23. Przepis ust. 22 stosuje się także do członka Komisji po wygaśnięciu jego członkostwa w Komisji oraz eksperta biorącego udział w pracach Komisji po zakończeniu przez niego prac w Komisji.

Art. 17a. 1. Do czasu pracy członka Komisji stosuje się przepisy Kodeksu pracy, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.

2. Okres rozliczeniowy czasu pracy członków Komisji nie przekracza 6 miesięcy.

3. Rozkład czasu pracy jest ustalany z tygodniowym wyprzedzeniem, a w razie zaistnienia zdarzenia lotniczego na bieżąco.

4. W razie zaistnienia zdarzenia lotniczego dobowy wymiar czasu pracy członka Komisji może być wydłużony do 16 godzin.

5. Okres odpoczynku po wydłużeniu czasu pracy, o którym mowa w ust. 4, nie może być krótszy niż 8 godzin. Pozostały czas odpoczynku, stanowiący różnicę między przysługującą członkowi Komisji liczbą godzin odpoczynku, o którym mowa w art. 132 Kodeksu pracy, a liczbą godzin udzielonego odpoczynku, udziela się członkowi Komisji po zakończeniu pracy w przedłużonym dobowym wymiarze czasu pracy, nie później jednak niż w ciągu 7 dni.

6. W razie zaistnienia zdarzenia lotniczego, odpoczynku, o którym mowa w art. 133 Kodeksu pracy, udziela się bezpośrednio po ustaniu przyczyn powodujących konieczność wykonywania pracy w dniu wolnym od pracy, nie później jednak niż w ciągu 14 dni od dnia, w którym ten odpoczynek był przewidziany.

7. Członek Komisji pozostaje w gotowości do podjęcia czynności badawczych poza normalnymi godzinami pracy (dyżur telefoniczny), w wymiarze nieprzekraczającym 160 godzin na miesiąc. Czasu dyżuru telefonicznego nie wlicza się do czasu pracy, jeżeli podczas dyżuru członek Komisji nie wykonywał pracy. Dyżur telefoniczny może być pełniony w czasie odpoczynku, o którym mowa w art. 132 i art. 133 Kodeksu pracy. Za czas dyżuru telefonicznego przysługuje wynagrodzenie w wysokości wynikającej z ilości godzin pełnienia dyżuru pomnożonej przez 30% stawki godzinowej, wynikającej z wynagrodzenia zasadniczego członka Komisji.

8. W momencie powiadomienia o konieczności przystąpienia do czynności badawczych członek Komisji zobowiązany jest, o ile to możliwe, do niezwłocznego podjęcia tych czynności.

9. Czas dojazdu na miejsce zdarzenia, liczony od momentu powiadomienia członka Komisji o konieczności przystąpienia do badania zdarzenia lotniczego do momentu przybycia na to miejsce, a także czas powrotu z tego miejsca do siedziby Komisji lub miejsca zamieszkania, wlicza się do czasu pracy.

10. Przewodniczący Komisji może oddelegować członka Komisji do wykonywania zadań poza siedzibą Komisji. Okres oddelegowania określa przewodniczący Komisji.

11. (uchylony)

Art. 17b. Do członków Komisji stosuje się odpowiednio przepisy art. 21–24, 26, 28 i 42¹ ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1511, 2074 i 2261).

Art. 18. 1. Minister właściwy do spraw transportu zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji i jej obsługę, w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków, ekspertów, osób obsługi oraz wyposażenie techniczne Komisji, koszty szkolenia, koszty publikacji materiałów Komisji, a także koszty ekspertyz.

2. Obsługę Komisji sprawują odpowiednie komórki organizacyjne urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji oraz jej strukturę organizacyjną, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań.

Art. 19. 1. Przy ministrze właściwym do spraw transportu działa będąca jego organem opiniodawczo-doradczym Rada Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego.

2. W skład Rady wchodzi przedstawiciele: ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw administracji publicznej, ministra właściwego do spraw finansów publicznych, ministra właściwego do spraw gospodarki, Ministra Obrony Narodowej, ministra właściwego do spraw rolnictwa, ministra właściwego do spraw środowiska, ministra właściwego do spraw wewnętrznych, ministra właściwego do spraw zdrowia, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu oraz Prezesa Urzędu, powoływani i odwoływani przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z właściwymi ministrami.

3. W skład organu, o którym mowa w ust. 1, wchodzi również, w liczbie nie większej niż 11, 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 Rady powołuje Rada spośród członków, zwykłą większością głosów.

5. Do zadań Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego należy w szczególności:

- 1) opiniowanie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego;
- 2) inicjowanie i opiniowanie spraw oraz pośredniczenie w wymianie opinii i doświadczeń, dotyczących ochrony w lotnictwie cywilnym;
- 3) opracowywanie stanowiska w sprawach ochrony lotnictwa cywilnego wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu;
- 4) opiniowanie Krajowego Programu Ułatwień w Zakresie Lotnictwa Cywilnego;
- 5) 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;
- 6) 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. 20. 1. Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego jest Prezes Urzędu.

2. Prezes Urzędu jest powoływany przez Prezesa Rady Ministrów, spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu. Prezes Rady Ministrów odwołuje Prezesa Urzędu.

3. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek Prezesa Urzędu, powołuje nie więcej niż 3 wiceprezesów Urzędu, spośród osób wyłonionych w drodze

otwartego i konkurencyjnego naboru. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek Prezesa Urzędu, odwołuje wiceprezesów Urzędu.

4. Stanowisko Prezesa Urzędu może zajmować osoba, która:

- 1) posiada tytuł zawodowy magistra lub równorzędny;
- 2) jest obywatelem polskim;
- 3) korzysta z pełni praw publicznych;
- 4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- 5) posiada kompetencje kierownicze;
- 6) posiada co najmniej 6-letni staż pracy, w tym co najmniej 3-letni staż pracy na stanowisku kierowniczym;
- 7) posiada wykształcenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Prezesa Urzędu.

5. Informację o naborze na stanowisko Prezesa Urzędu ogłasza się przez umieszczenie ogłoszenia w miejscu powszechnie dostępnym w siedzibie urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu i Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Ogłoszenie powinno zawierać:

- 1) nazwę i adres Urzędu;
- 2) określenie stanowiska;
- 3) wymagania związane ze stanowiskiem wynikające z przepisów prawa;
- 4) zakres zadań wykonywanych na stanowisku;
- 5) wskazanie wymaganych dokumentów;
- 6) termin i miejsce składania dokumentów;
- 7) informację o metodach i technikach naboru.

6. Termin, o którym mowa w ust. 5 pkt 6, nie może być krótszy niż 10 dni od dnia opublikowania ogłoszenia w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu.

7. Nabór na stanowisko Prezesa Urzędu przeprowadza zespół, powołany przez ministra właściwego do spraw transportu, liczący co najmniej 3 osoby których wiedza i doświadczenie dają rękojmię wyłonienia najlepszych kandydatów. W toku naboru ocenia się doświadczenie zawodowe kandydata, wiedzę niezbędną do wykonywania zadań na stanowisku, na które jest przeprowadzany nabór, oraz kompetencje kierownicze.

8. Ocena wiedzy i kompetencji kierowniczych, o których mowa w ust. 7, może być dokonana na zlecenie zespołu przez osobę niebędącą członkiem zespołu, która posiada odpowiednie kwalifikacje do dokonania tej oceny.

9. Członek zespołu oraz osoba, o której mowa w ust. 8, mają obowiązek zachowania w tajemnicy informacji dotyczących osób ubiegających się o stanowisko, uzyskanych w trakcie naboru.

10. W toku naboru zespół wyłania nie więcej niż 3 kandydatów, których przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu.

11. Z przeprowadzonego naboru zespół sporządza protokół zawierający:

- 1) nazwę i adres Urzędu;
- 2) określenie stanowiska, na które był prowadzony nabór, oraz liczbę kandydatów;
- 3) imiona, nazwiska i adresy nie więcej niż 3 najlepszych kandydatów uszeregowanych według poziomu spełniania przez nich wymagań określonych w ogłoszeniu o naborze;
- 4) informację o zastosowanych metodach i technikach naboru;
- 5) uzasadnienie dokonanego wyboru albo powody niewyłonienia kandydata;
- 6) skład zespołu.

12. Wynik naboru ogłasza się niezwłocznie przez umieszczenie informacji w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu i Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Informacja o wyniku naboru zawiera:

- 1) nazwę i adres Urzędu;
- 2) określenie stanowiska, na które był prowadzony nabór;
- 3) imiona, nazwiska wybranych kandydatów oraz ich miejsca zamieszkania w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego albo informację o niewyłonieniu kandydata.

13. Umieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów ogłoszenia o naborze oraz o wyniku tego naboru jest bezpłatne.

14. Zespół przeprowadzający nabór na stanowiska, o których mowa w ust. 3, powołuje Prezes Urzędu.

15. Do sposobu przeprowadzania naboru na stanowiska, o których mowa w ust. 3, stosuje się odpowiednio ust. 4–13.

Art. 21. 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 publicznej.

1a. Przepis ust. 1 nie narusza uprawnień EASA w zakresie określonym w rozporządzeniu nr 1592/2002/WE z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz ustanowienia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

2. Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy wykonywanie funkcji organu 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 nad realizacją zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;
- 4a) wykonywanie zadań w imieniu i na rzecz organów i instytucji Unii Europejskiej zgodnie z prawem Unii Europejskiej, umowami międzynarodowymi oraz innymi porozumieniami w zakresie lotnictwa cywilnego;
- 5) sprawowanie nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych;
- 5a) certyfikacja podmiotów prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego;
- 6) sprawdzanie zdatności sprzętu lotniczego do lotów;
- 7) sprawdzanie kwalifikacji personelu lotniczego;
- 8) prowadzenie rejestrów: statków powietrznych, lotnisk, lotniczych urządzeń naziemnych, personelu lotniczego, podmiotów szkolących oraz ewidencji lądowisk;
- 9) nadzorowanie i organizowanie działalności organu powołanego na podstawie art. 121 ust. 4;

- 10) współpraca z organami, którym podlega lotnictwo państwowe, oraz właściwymi podmiotami, w szczególności w zakresie zarządzania ruchem lotniczym oraz zabezpieczania i obsługi ruchu lotniczego, a także zapewniania służby poszukiwania i ratownictwa 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) (uchylony)
- 15) podejmowanie działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, w tym w szczególności:
 - a) gromadzenie, ocena, przetwarzanie i przechowywanie w komputerowej bazie danych, zwanej dalej „bazą danych”, oraz ochrona i rozpowszechnianie informacji o zdarzeniach lotniczych,
 - b) badanie i ocena stanu bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym,
 - c) wydawanie zaleceń profilaktycznych,
 - d) wymiana danych oraz udostępnianie właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej i Komisji Europejskiej, na podstawie zgłaszanych zdarzeń, z zachowaniem zasady poufności, informacji dotyczących bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym;
- 16) wydawanie wytycznych i instrukcji w sprawach technicznych związanych ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego;
- 17) zatwierdzanie granicy części lotniczej lotniska;
- 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 i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego do zaopiniowania Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego oraz nadzór bezpośredni nad jego realizacją;
- 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 służb ochrony lotnisk;
- 24) opracowywanie i przedkładanie Radzie Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego do zaopiniowania Krajowego Programu Ułatwień w Zakresie Lotnictwa Cywilnego oraz nadzór bezpośredni nad jego realizacją;
- 25) nadzorowanie prowadzenia przez zarządzających lotniskami ewidencji, o której mowa w art. 68 ust. 2 pkt 8, 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.

2a. W zakresie, o którym mowa w ust. 2, Prezes Urzędu wykonuje uprawnienia państwa członkowskiego Unii Europejskiej, właściwego organu państwa członkowskiego oraz kompetentnej władzy państwa członkowskiego określone w rozporządzeniach i decyzjach Unii Europejskiej, niezastrzeżone w niniejszej ustawie, innych ustawach oraz umowach międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu lub innych organów administracji publicznej.

2b. W zakresie objętym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.) oraz

rozporządzeniami wykonawczymi do niego, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, rozstrzyga o odstępstwach od istotnych wymagań ustanowionych w tych rozporządzeniach, na warunkach określonych w art. 14 rozporządzenia nr 216/2008/WE.

2c. Decyzje, o których mowa w ust. 2b, podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.

3. Prezes Urzędu składa ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne sprawozdanie z działalności.

Art. 21a. 1. Wnioski o dokonanie czynności, o których mowa w art. 145a ust. 1, art. 153a ust. 1 i art. 194 ust. 1, przedstawiane Prezesowi Urzędu dokumenty, o których mowa w art. 201a ust. 1 i 2, a także zawiadomienie Prezesa Urzędu, o którym mowa w art. 196b ust. 1, mogą być składane w języku angielskim.

2. Dokumenty:

- 1) dołączane w sprawach, o których mowa w ust. 1, art. 21 ust. 2b, art. 49, art. 52 ust. 2, art. 53 ust. 2, art. 53a ust. 1, art. 96 ust. 1 i art. 161 ust. 1,
- 2) określone w art. 37 ust. 3, art. 192a ust. 2 pkt 1, art. 193a i art. 195 ust. 1 pkt 2 – mogą być składane w języku angielskim.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 2, na żądanie Prezesa Urzędu podmiot przedkłada tłumaczenie wniosku, dokumentu lub zawiadomienia na język polski.

4. Wnioski o dokonanie czynności, o których mowa w art. 153a ust. 1 i art. 194 ust. 1, dokumenty, o których mowa w art. 193a i art. 201a ust. 1 i 2, a także zawiadomienie Prezesa Urzędu, o którym mowa w art. 196b ust. 1, mogą być kopiami.

5. Dokumenty:

- 1) dołączane w sprawach, o których mowa w ust. 1, oraz w art. 21 ust. 2b,
- 2) określone w art. 192a ust. 2 pkt 1, art. 193a oraz w art. 195 ust. 1 pkt 2,
- 3) określone w przepisach wydanych na podstawie art. 153b oraz art. 202 pkt 1 i 6 – mogą być kopiami.

Art. 22. 1. Prezes Urzędu wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Urzędem”, który jest państwową jednostką budżetową. Urząd działa w oparciu o struktury 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 kwalifikacje (podmiot upoważniony) do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli, o których mowa w art. 21 ust. 2.

4. Podmiot, o którym mowa w ust. 3, wnioskujący o upoważnienie może odwołać się do ministra właściwego do spraw transportu, jeżeli Prezes Urzędu odmówił udzielenia upoważnienia. Decyzja ministra właściwego do spraw transportu jest ostateczna.

5. W celu wykonania udzielonego upoważnienia Prezes Urzędu zawiera z podmiotem porozumienie, określające w szczególności zakres tego upoważnienia, tryb nadzoru nad wykonywaniem zleconych czynności oraz sposób ich wykonywania i finansowania. Tekst porozumienia jest ogłaszany w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

6. W zakresie udzielonego upoważnienia podmiot upoważniony wydaje w imieniu Prezesa Urzędu decyzje administracyjne niezbędne dla wykonywania przekazanych czynności.

7. Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad działalnością podmiotów upoważnionych, w tym rozpatruje wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy w przypadku decyzji wydanych przez podmioty upoważnione.

8. Upoważnienie, o którym mowa w ust. 3, może dotyczyć w szczególności następujących czynności:

- 1) dotyczących nadzoru nad statkami powietrznymi, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2, w tym związanych z prowadzeniem ewidencji statków powietrznych;
- 2) związanych ze zdatnością do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej, o której mowa w art. 53a;
- 3) związanych ze świadectwami kwalifikacji, o których mowa w art. 95;

- 4) związanych z nadzorem nad szkoleniem personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania świadectw kwalifikacji oraz wpisywanych do nich uprawnień;
- 5) związanych z lądowiskami, w tym prowadzeniem ewidencji lądowisk;
- 6) związanych z kontrolą ochrony lotnictwa cywilnego.

9. Przed wyznaczeniem podmiotu do wykonywania czynności nadzoru i kontroli w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, Prezes Urzędu w ramach sprawdzenia przeszłości, zgodnie z art. 3 pkt 15 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. UE L 97 z 09.04.2008, str. 72), występuje do komendanta oddziału Straży Granicznej o udzielenie informacji o braku negatywnych przesłanek do tego wyznaczenia. Przy ustalaniu przesłanek art. 188a ust. 5–7 stosuje się odpowiednio.

10. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy zakres czynności, które mogą być przedmiotem upoważnienia, o którym mowa w ust. 3, mając na względzie wymogi bezpieczeństwa wynikające z przepisów wykonawczych do niniejszej ustawy, przepisów międzynarodowych oraz przepisów prawa Unii Europejskiej;
- 2) procedurę wyboru podmiotów upoważnionych uwzględniając przejrzystość jej przeprowadzania oraz stosowanie w niej obiektywnych i niedyskryminacyjnych kryteriów;
- 3) szczegółowe wymogi dotyczące porozumienia pomiędzy Prezesem Urzędu a podmiotem upoważnionym, mając na uwadze zapewnienie sprawności realizacji czynności, o których mowa w ust. 3;
- 4) szczegółowe wymogi, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione, mając na względzie rodzaj czynności będących przedmiotem upoważnienia oraz uwzględniając konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego i technicznego przy wykonywaniu powierzonych czynności.

Art. 22a. (uchylony)

Art. 22b. Prezes Urzędu udziela dofinansowania zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa działalności lotniczej i realizacji nadzoru w tym zakresie na wniosek podmiotu niezaliczanego do sektora finansów

publicznych, w formie dotacji celowej na dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji.

Art. 22c. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad udzielania i rozliczania dotacji oraz przepisów międzynarodowych i przepisów prawa Unii Europejskiej dotyczących pomocy publicznej:

- 1) szczegółowe warunki i tryb oraz kryteria rozdziału środków budżetowych przeznaczonych na dofinansowanie:
 - a) zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa działalności lotniczej i realizacji nadzoru w tym zakresie, o którym mowa w art. 22b,
 - b) obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 183 i 197;
- 2) dokumenty, które należy dołączyć do wniosku o dofinansowanie;
- 3) terminy składania i rozpatrywania wniosków o dofinansowanie;
- 4) wzór wniosku o dofinansowanie;
- 5) szczegółowe warunki i tryb przekazywania i rozliczania dofinansowania.

Art. 23. 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. 21 ust. 2 pkt 16;
- 3) uchwały i opinie Rady;
- 4) opłaty, o których mowa w art. 77h ust. 1 oraz art. 130;
- 5) ogłoszenia, obwieszczenia i komunikaty.

Art. 24. 1. W Urzędzie działa Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Naczelnym Lekarzem”, powoływany i odwoływany przez Prezesa Urzędu spośród lekarzy będących specjalistami z zakresu medycyny.

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. (uchylony)

4. (uchylony)

Art. 25. (uchylony)

Art. 26. (uchylony)

Rozdział 2a

Oплата lotnicza i wpłata lotnicza

Art. 26a. 1. Opłacie lotniczej podlegają:

- 1) czynności wykonywane przez Prezesa Urzędu w związku z wydawaniem uprawnień wynikających z zezwoleń, promes, certyfikatów, świadectw, zaświadczeń, licencji oraz innych dokumentów określonych w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych,
- 2) sprawowanie nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej,
- 3) sprawowanie nadzoru nad podmiotami posiadającymi certyfikat, innymi niż określone w pkt 2,
- 4) wydawane przez Prezesa Urzędu koncesje, zezwolenia, promesy, licencje, świadectwa, upoważnienia, zaświadczenia i inne dokumenty określone w Prawie lotniczym i w jego przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych,
- 5) przeprowadzane przez Prezesa Urzędu egzaminy,
- 6) sprawowanie nadzoru nad budową w pojedynczym egzemplarzu lotni, parolotni, spadochronu, motolotni lub ultralekkiego statku powietrznego

– chyba, że są objęte obowiązkiem opłaty pobieranej przez EASA albo uiszczenia wpłaty, o której mowa w art. 26d.

2. Stawki opłat, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 6 do ustawy, z zastrzeżeniem art. 26i.

3. Wysokość stawek opłat, o których mowa w ust. 2, podlega waloryzacji w każdym roku o średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w poprzednim roku kalendarzowym, ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. W przypadku gdy wskaźnik ten ma wartość ujemną, stawki opłat nie ulegają zmianie.

4. Na podstawie wskaźnika, o którym mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, w terminie do dnia 15 lutego danego roku, w drodze obwieszczenia, stawki, o których mowa w ust. 2, zaokrąglając je w górę do pełnych złotych.

5. Za czynności urzędowe, o których mowa w tabeli nr 1 część III podczęść 3.3 ust. 1 pkt 7, ust. 2 pkt 1, ust. 4 pkt 2 lit. d oraz podczęść 3.13 ust. 34 pkt 5 załącznika nr 6 do ustawy, Prezes Urzędu ustala, w drodze decyzji administracyjnej, wysokość opłaty lotniczej, biorąc pod uwagę rodzaj sprzętu lotniczego oraz lotniska będącego przedmiotem dokonywanej czynności urzędowej lub stopień skomplikowania czynności urzędowej.

6. Opłaty lotnicze za czynności określone w:

- 1) ust. 1 pkt 1, 4–6 – są pobierane od podmiotów występujących o dokonanie czynności lub wydanie dokumentów wymienionych w tych przepisach albo przystępujących do egzaminów, albo podmiotów, których czynność dotyczy;
- 2) ust. 1 pkt 2 – są pobierane od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;
- 3) ust. 1 pkt 3 – są pobierane od podmiotów, które uzyskały certyfikat.

7. Nie pobiera się opłat lotniczych od pracowników Urzędu, w przypadku gdy uzyskiwane przez nich kwalifikacje lub uprawnienia do wykonywania czynności lotniczych są niezbędne do realizowania przez nich zadań na zajmowanym stanowisku. Przepis ten stosuje się także do członków Komisji.

8. Przepis ust. 7 stosuje się w zakresie czynności urzędowych związanych z wydawaniem uprawnień wynikających z licencji, o których mowa w art. 94 ust. 6–7, oraz świadectw kwalifikacji, o których mowa w art. 95 ust. 2.

Art. 26b. 1. Prezes Urzędu określa, na zasadzie wzajemności, z wyjątkiem przewoźników lotniczych pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej oraz państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w stosunku do obcego przewoźnika lotniczego opłatę lotniczą za zezwolenia na wykonywanie przewozu lotniczego w wysokości stawki zerowej, w przypadku gdy odpowiednie przepisy w państwie ustanowienia tego przewoźnika taką opłatę przewidują, a polscy przewoźnicy nie są zobowiązani do jej uiszczenia.

2. Do ulgi w opłatach lotniczych za egzaminy przeprowadzane przez Prezesa Urzędu są uprawnieni:

- 1) osoby, które nie ukończyły 21 lat – ulga w wysokości 25% stawki opłaty lotniczej;
- 2) osoby uczące się, które nie ukończyły 25 lat – ulga w wysokości 50% stawki opłaty lotniczej;
- 3) żołnierze odbywający zasadniczą służbę wojskową – ulga w wysokości 50% stawki opłaty lotniczej;
- 4) osoby niepełnosprawne – ulga w wysokości 50% stawki opłaty lotniczej.

Art. 26c. Wysokość opłaty lotniczej za czynności urzędowe polegające na wydaniu licencji lub świadectwa kwalifikacji po raz pierwszy w sytuacji, gdy licencję lub świadectwo kwalifikacji wydaje się z co najmniej jednym uprawnieniem, kategorią lub podkategorią, stanowi wyłącznie równowartość opłaty przewidzianej za wydanie danej licencji lub świadectwa kwalifikacji, niepowiększoną dodatkowo o opłatę lotniczą za uprawnienie, kategorię lub podkategorię, które muszą być wpisane do licencji lub świadectwa kwalifikacji.

Art. 26d. 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, która w podstawie kosztowej opłat pobieranych za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, o których mowa w art. 130, uwzględnia zgodnie z przepisami Unii Europejskiej określającymi schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, także koszty ponoszone przez odpowiednie władze krajowe związane z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, uiszcza wpłatę z tytułu kosztów realizowania przez Prezesa Urzędu zadań państwowej władzy nadzorującej związanych z zapewnianiem tych służb, zwaną dalej „wpłatą lotniczą”.

2. Wpłatę lotniczą ustala się jako koszty określone w art. 5 ust. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 341 z 07.12.2006, str. 3, z późn. zm.).

3. Wpłatę lotniczą uiszcza się corocznie w 12 miesięcznych równych ratach na rachunek bankowy Urzędu.

4. Raty, o których mowa w ust. 3, uiszczą się w terminie do 5. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu kalendarzowym, którego rata dotyczy, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6.

5. Ratę za ostatni miesiąc danego roku kalendarzowego uiszczą się do dnia 20 grudnia tego roku.

6. Raty należne za okres od dnia 1 stycznia danego roku do ostatniego dnia miesiąca, w którym weszło w życie rozporządzenie wydane na podstawie ust. 7, wpłaca się w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie tego rozporządzenia.

7. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określa, w drodze rozporządzenia, wysokość wpłaty lotniczej, o której mowa w ust. 1, uwzględniając w szczególności nakład pracy i koszty realizacji zadań przez Prezesa Urzędu przy wykonywaniu nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej.

Art. 26e. 1. Opłatę lotniczą za czynności urzędowe, o których mowa w art. 26a ust. 1 pkt 1, 4 i 5, wnosi się z chwilą złożenia wniosku o dokonanie danej czynności urzędowej, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Opłatę lotniczą za czynności urzędowe związane z:

- 1) wydaniem zezwolenia pojedynczego upoważniającego do wykonania dziesiątego i kolejnych lotów w danym sezonie rozkładowym na określonych trasach lub obszarach przewoźnikowi z państwa trzeciego do lub z Rzeczypospolitej Polskiej wnosi się w terminie 7 dni od dnia wpłynięcia wniosku o wydanie zezwolenia obejmującego dziesiąty i kolejne loty w danym sezonie rozkładowym,
- 2) rozpatrzeniem wniosku o wydanie zgody na lot cywilnego statku powietrznego z materiałami niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do przewozu na pokładzie statku powietrznego (w tym lotu tranzytowego) obejmującego wydanie odstępstwa wnosi się w terminie 7 dni od dnia wpłynięcia wniosku o wydanie zgody

– pod rygorem niewydania zezwolenia albo zgody na kolejne loty w danym sezonie rozkładowym.

3. Opłatę lotniczą za czynności urzędowe związane z wydaniem zezwolenia ogólnego lub zezwolenia pojedynczego na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach przewoźnikowi z państwa trzeciego na

wykonywanie przewozów do lub z Rzeczypospolitej Polskiej wnosi się tylko za pierwsze wydanie przewoźnikowi jednego z tych dokumentów w danym sezonie rozkładowym.

4. W przypadku udzielenia przewoźnikowi lotniczemu zarówno zezwolenia ogólnego, jak i pojedynczego, o których mowa w ust. 3, opłatę lotniczą wnosi się tylko za to zezwolenie, które zostało wydane jako pierwsze.

Art. 26f. Opłata lotnicza za sprawowanie bieżącego nadzoru pokrywa, w szczególności koszty związane z przeprowadzaniem okresowych i doraźnych kontroli mających na celu w szczególności utrzymanie ważności certyfikatu.

Art. 26g. 1. Opłatę lotniczą, za sprawowanie bieżącego nadzoru, o której mowa w art. 26a ust. 1 pkt 2 i 3, za pierwszy rok posiadania certyfikatu, wnosi się w 12 miesiącu posiadania certyfikatu, najpóźniej do 30. dnia tego miesiąca.

2. Opłatę, o której mowa w ust. 1, za każdy następny rok posiadania certyfikatu, wnosi się po upływie kolejnych 12 miesięcy liczonych od dnia uiszczenia tej opłaty za poprzedni rok sprawowania bieżącego nadzoru, nie później niż do 30. dnia tego miesiąca, w którym przypada płatność.

3. W przypadku wydania certyfikatu na okres krótszy niż 12 miesięcy opłatę, o której mowa w ust. 1, wnosi się najpóźniej do 30. dnia ostatniego pełnego miesiąca ważności certyfikatu, w wysokości proporcjonalnej do liczby pełnych miesięcy kalendarzowych, na jakie certyfikat został wydany.

4. W przypadku cofnięcia certyfikatu lub zawieszenia prowadzonej działalności przez podmiot, opłatę, o której mowa w ust. 1, wnosi się najpóźniej do 10. dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym nastąpiło cofnięcie certyfikatu lub zawieszenie prowadzonej działalności przez podmiot, w wysokości proporcjonalnej do liczby pełnych miesięcy kalendarzowych, za jakie był sprawowany nadzór bieżący nad posiadaczem certyfikatu.

5. W przypadku zawieszenia certyfikatu uiszczona opłata, o której mowa w ust. 1, nie podlega zwrotowi.

6. Przepisy ust. 1–4 stosuje się odpowiednio do rocznej opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad budową w pojedynczym egzemplarzu lotni, parolotni, spadochronu, motolotni lub ultralekkiego statku powietrznego.

Art. 26h. 1. Opłatę lotniczą za czynności urzędowe wykonywane na wniosek uiszcza się bez względu na ich wynik.

2. Jeżeli wnioskowana czynność urzędowa, o której mowa w ust. 1, nie odbędzie się lub zostanie przerwana z przyczyn, za które odpowiedzialny jest wnioskodawca, zobowiązany jest on do zwrotu kosztów poniesionych przez Urząd.

3. Nie pobiera się opłaty lotniczej za czynności urzędowe wykonane w wyniku postępowania wszczętego z urzędu.

Art. 26i. 1. W przypadku wystąpienia podczas dokonywania czynności urzędowych, o których mowa w art. 26a ust. 1 pkt 1, 4–6, dodatkowych kosztów postępowania opłata lotnicza ulega zwiększeniu o sumę kosztów dodatkowych. Prezes Urzędu informuje niezwłocznie wnioskodawcę o możliwości powstania podczas dokonywania czynności urzędowej dodatkowych kosztów postępowania oraz o szacowanej wysokości tych kosztów. W terminie 7 dni wnioskodawca informuje Prezesa Urzędu o akceptacji tych kosztów. W przypadku braku akceptacji uznaje się, że wnioskodawca cofnął wniosek.

2. Za koszty dodatkowe, o których mowa w ust. 1, uważa się dodatkowe wydatki bezpośrednio związane z daną czynnością urzędową, poniesione przez Urząd w szczególności z tytułu:

- 1) kosztów wynagrodzenia powołanych ekspertów lub biegłych;
- 2) kosztów gromadzenia dowodów, przeprowadzania specjalistycznych badań i ekspertyz naukowych;
- 3) obejmowania nadzorem nowego typu statku powietrznego, w tym koszty niezbędnych szkoleń w tym zakresie;
- 4) niezbędnych zagranicznych podróży służbowych pracowników Urzędu określone zgodnie z odrębnymi przepisami;
- 5) koszty prac zleconych przez Prezesa Urzędu innym jednostkom organizacyjnym i instytucjom.

3. Prezes Urzędu, po zakończeniu przeprowadzania wnioskowanej czynności urzędowej, informuje wnioskodawcę na piśmie o powstaniu dodatkowych kosztów postępowania oraz ich kwocie.

4. W przypadku cofnięcia wniosku o dokonanie czynności urzędowej wiążącej się z powstaniem kosztów dodatkowych w trakcie jej trwania, wnioskodawca

obowiązany jest do uiszczenia kosztów odpowiadających poniesionym przez Urząd wydatkom. Ust. 3 stosuje się odpowiednio.

Art. 26j. 1. Obowiązek zwrotu przez wnioskodawcę kosztów dodatkowych, o których mowa w art. 26i, powstaje z chwilą doręczenia przez Prezesa Urzędu dokumentu obciążającego wnioskodawcę powstałymi kosztami dodatkowymi.

2. Wpłatę z tytułu zwrotu kosztów dodatkowych wnosi się w terminie 30 dni od dnia powstania obowiązku zwrotu tych kosztów.

Art. 26k. 1. Opłatę lotniczą oraz wpłatę z tytułu zwrotu kosztów dodatkowych, o której mowa w art. 26j ust. 2, wnosi się na rachunek bankowy Urzędu lub poprzez wpłatę do kasy Urzędu.

2. Uiszczając opłatę wnioskodawca lub podmiot nadzorowany wskazuje rodzaj czynności, za które wnosi opłatę, a w przypadku wpłaty z tytułu zwrotu kosztów dodatkowych – numer dokumentu obciążającego go tymi kosztami.

Art. 26l. 1. Opłata lotnicza na wniosek podlega zwrotowi w przypadku, gdy została pobrana nienależnie lub w wysokości wyższej od należnej. W przypadku pobrania opłaty wyższej od należnej zwrotowi podlega kwota pobrana nienależnie.

2. Nie jest opłatą pobraną nienależnie opłata wniesiona za czynność urzędową polegającą na wydaniu dokumentu, jeśli strona nie przyjęła prawidłowo sporządzonego dokumentu. W przypadku nieprzyjęcia prawidłowo sporządzonego dokumentu opłata lotnicza nie podlega zwrotowi.

3. Zwrot opłaty nie przysługuje, jeżeli zachodzi konieczność powtórzenia czynności urzędowej w całości lub w części.

Art. 26m. 1. Ściągnięcie należności z tytułu opłat lotniczych oraz wpłaty lotniczej następuje na podstawie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2016 r. poz. 599, z późn. zm.⁶⁾) w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.

2. Opłaty lotnicze oraz wpłata lotnicza stanowią dochód budżetu państwa.

3. W zakresie nieuregulowanym w ustawie do opłat lotniczych i wpłaty lotniczej, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. –

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 868, 1228, 1244, 1579, 1860 i 1948.

Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2017 r. poz. 201 i 648). Uprawnienia organów podatkowych określone w tych przepisach przysługują Prezesowi Urzędu.

Art. 26n. Przepisy art. 26b–26m stosuje się do pobierania opłat lotniczych za czynności urzędowe dokonywane przez podmioty upoważnione przez Prezesa Urzędu na podstawie art. 22 ust. 3 niniejszej ustawy lub art. 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, 868, 996, 1579 i 2138).

Rozdział 3

Kontrola i postępowanie pokontrolne

Art. 27. 1. Prezes Urzędu kontroluje przestrzeganie przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.

2. Kontroli podlegają:

- 1) podmioty prowadzące działalność w zakresie lotnictwa cywilnego;
- 2) zarządzający lotniskami;
- 3) osoby posiadające licencję członka personelu lotniczego.

3. Pracownikom Urzędu przysługuje prawo:

- 1) wstępu do wszystkich obiektów i nieruchomości oraz pomieszczeń kontrolowanej jednostki organizacyjnej;
- 2) przeprowadzania oględzin statku powietrznego, lotniska albo urządzenia znajdującego się w granicach lotniska lub wykorzystywanego do działalności lotniczej;
- 3) dostępu do materiałów, dokumentów oraz innych danych niezbędnych do przeprowadzenia kontroli, a także sporządzania ich kopii;
- 4) wykonywania czynności kontrolno-pomiarowych, badań statków powietrznych lub urządzeń wykorzystywanych do prowadzenia działalności lotniczej.
- 5) (uchylony)
- 6) (uchylony)

3a. W trakcie wykonywanej kontroli Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, dokonać:

- 1) zabezpieczenia statku powietrznego, w celu niedopuszczenia do jego używania, jeżeli:

- a) statek ten znajduje się w nieodpowiednim stanie technicznym, jest używany przez osoby nieuprawnione lub w przypadku gdy stwierdzono naruszenie zasad bezpiecznego użytkowania statków powietrznych,
 - b) statek ten zagrożony jest aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, zwanym dalej „aktem bezprawnej ingerencji”,
 - c) nie okazano dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub stwierdzającego opłacenie składki tego ubezpieczenia – jeżeli obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynika z przepisów dotyczących ubezpieczeń w odniesieniu do przewoźników lotniczych i użytkowników statków powietrznych;
- 2) zabezpieczenia lub przyjęcia do depozytu lotniczego urządzenia naziemnego, o którym mowa w art. 86, znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione – w celu niedopuszczenia do jego używania;
 - 3) wstrzymania lub ograniczenia eksploatacji lotniska albo lądowiska lub ich części, jeżeli dalsza ich eksploatacja zagraża życiu lub zdrowiu ludzi albo zagraża bezpieczeństwu działalności lotniczej lub porządkowi publicznemu.

3b. Decyzji, o której mowa w ust. 3a, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

4. Przepisy ust. 1 i 2 nie naruszają uprawnień kontrolnych przysługujących EASA. Przepisy ust. 3 stosuje się odpowiednio do pracowników EASA.

5. Czynności kontrolne przeprowadza się po okazaniu legitymacji służbowej oraz doręczeniu upoważnienia do przeprowadzenia kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy, wydanego przez Prezesa Urzędu.

Art. 27a. W przypadku kontroli wykonywanej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji uprawnienia, o których mowa w art. 27 ust. 3, przysługują również przedstawicielom Komisji Europejskiej oraz przedstawicielom innych państw członkowskich Unii Europejskiej, wykonującym tę kontrolę zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 72/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiającego procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa (Dz. Urz. UE L 23 z 27.01.2010, str. 1).

Art. 28. 1. Kierownicy kontrolowanych jednostek organizacyjnych są obowiązani udzielać i zapewnić udzielenie przez właściwych pracowników tych jednostek osobom, o których mowa w art. 27 ust. 3 i 4 oraz art. 27a, wszelkich potrzebnych informacji, a także zapewnić im:

- 1) warunki sprawnego przeprowadzenia kontroli;
- 2) dostęp do materiałów, dokumentów, danych, urządzeń, o których mowa w art. 27 ust. 3;
- 3) dostęp do obiektów, nieruchomości i pomieszczeń, o których mowa w art. 27 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 oraz właściwy organ EASA może żądać przedłożenia materiałów, dokumentów lub danych, o których mowa w art. 27 ust. 3 pkt 3, a także prowadzić kontrolę we współpracy z innymi państwowymi organami kontroli.

4. Czynności, o których mowa w art. 27 ust. 3 pkt 4, 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.

Art. 29. W przypadku stwierdzenia w protokole, o którym mowa w art. 28 ust. 5, naruszenia przepisów lub decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego Prezes Urzędu wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.

Art. 29a. Do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1829, 1948, 1997 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 460).

Art. 30. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli, o której mowa w art. 27–29, oraz stosowane przy tym dokumenty i ich wzory, kierując się zasadą najmniejszej uciążliwości dla podmiotu kontrolowanego i 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. 31. 1. Do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej dopuszcza się, z zastrzeżeniem art. 33 ust. 2, wyłącznie cywilne statki powietrzne:

- 1) wpisane do polskiego lub obcego rejestru cywilnych statków powietrznych;
- 2) mające wymagane znaki rozpoznawcze;
- 3) posiadające zdatność do lotów, potwierdzoną odpowiednimi dokumentami, z zastrzeżeniem art. 50 ust. 1.

2. Wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych skutkuje z mocy prawa przynależnością państwową statku powietrznego oraz pociąga za sobą poddanie statku powietrznego obowiązkowemu nadzorowi władz lotniczych państwa przynależności, w zakresie określonym w niniejszej ustawie.

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.

6. Nadzór, o którym mowa w ust. 2, wykonywany jest z uwzględnieniem kompetencji EASA określonych przepisami rozporządzenia nr 1592/2002 z dnia

15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz ustanowienia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

Art. 32. 1. Jeżeli statek powietrzny zarejestrowany w polskim rejestrze statków powietrznych będzie używany przez podmiot, którego główne miejsce działalności lub, jeśli nie ma takiego miejsca działalności, miejsce stałego pobytu albo siedziba znajduje się w innym państwie, to nadzór, o którym mowa w art. 31 ust. 2, może być w całości lub w części przekazany władzom lotniczym tego państwa, w drodze porozumienia zawartego między Prezesem Urzędu a organami władz lotniczych tego państwa.

2. Jeżeli statek powietrzny zarejestrowany w obcym rejestrze statków powietrznych będzie używany przez podmiot, którego główne miejsce działalności lub, jeśli nie ma takiego miejsca działalności, miejsce stałego pobytu albo siedziba znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, to nadzór, o którym mowa w art. 31 ust. 2, może być w całości lub w części przekazany Prezesowi Urzędu, w drodze porozumienia zawartego między Prezesem Urzędu a organami władz lotniczych państwa rejestracji statku powietrznego.

3. O przekazaniu nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu zawiadamia Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego oraz władze lotnicze zainteresowanych państw, zgodnie z zasadami określonymi w art. 83 bis Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.

Art. 33. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, klasyfikację statków powietrznych, uwzględniającą odpowiednie przepisy międzynarodowe.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, wydanego w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz z *ministrem właściwym do spraw edukacji i sportu*⁷⁾, z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa lotów i przepisów międzynarodowych, może wyłączyć zastosowanie niektórych przepisów niniejszej ustawy oraz przepisów

⁷⁾ Obecnie ministrem właściwym do spraw kultury fizycznej, zgodnie z art. 5 pkt 10 i art. 15 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 543, 749, 1020, 1250, 1579, 1923, 1948, 1954, 1961, 2003 i 2260).

wydanych na jej podstawie do niektórych rodzajów statków powietrznych, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE.

3. Minister właściwy do spraw transportu może rozciągnąć, w drodze rozporządzenia, zastosowanie niektórych przepisów ustawy dotyczących statków powietrznych na:

- 1) niektóre urządzenia zdolne do unoszenia się w przestrzeni, lecz niebędące statkami powietrznymi.
- 2) (uchylony)

4. W rozporządzeniach, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny być określone szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania objętych nimi rodzajów statków powietrznych i sprzętu.

Rozdział 2

Rejestry statków powietrznych

Art. 34. 1. Rejestr cywilnych statków powietrznych, zwany dalej „rejestrem statków”, prowadzi Prezes Urzędu.

1a. Rejestr statków jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze podlegają ochronie zgodnie z przepisami o tajemnicach prawnie chronionych.

1b. Prezes Urzędu dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej, wpisania statku powietrznego do rejestru statków, zmiany danych rejestrowych, odmowy wpisania i wykreślenia statku powietrznego z tego rejestru.

2. Prezes Urzędu może upoważnić do wykonywania niektórych czynności związanych z prowadzeniem rejestru statków inne organy albo jednostki wyspecjalizowane w wykonywaniu takich czynności.

3. Wypisy z rejestru wydaje się na wniosek zainteresowanych podmiotów.

Art. 35. 1. Do 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 pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Do rejestru statków wpisuje się również:

- 1) państwowe statki powietrzne wykorzystywane do prowadzenia działalności innej niż służba publiczna;
- 2) statki powietrzne, o których mowa w art. 43 ust. 1 i art. 44 ust. 1, jeżeli nie zostały wpisane do rejestrów, o których mowa w tych przepisach.

3. Prezes Urzędu może wyrazić zgodę na wpisanie do 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 Prezesowi Urzędu wszelkich żądanych wyjaśnień w sprawach zarejestrowanego statku powietrznego.

Art. 36. 1. W 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. 32 ust. 1 lub 2;
- 2) znaki rejestracyjne oraz typ i numer fabryczny statku powietrznego.

2. Każda zmiana danych rejestrowych podlega wpisowi do rejestru.

3. (uchylony)

4. (uchylony)

Art. 37. 1. Wpisu do rejestru statków dokonuje się na podstawie zgłoszenia. Zgłoszenia może dokonać właściciel lub upoważniony przez niego inny użytkownik statku powietrznego, z zastrzeżeniem art. 39 ust. 2.

2. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać:

- 1) nazwisko lub nazwę (firmę) oraz miejsce stałego pobytu (siedzibę) właściciela oraz innego użytkownika statku powietrznego;
- 2) nazwisko lub nazwę (firmę) oraz miejsce stałego pobytu (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, eksportowe świadectwo zdatności do lotu, pozwolenie na wykonywanie lotów dla statków powietrznych kategorii specjalnej albo inny równoważny dokument lub oświadczenie o zgodności wydane zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiającym zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. WE L 243 z 27.09.2003, str. 6; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 456);

2) oświadczenie, że statek powietrzny nie jest zarejestrowany w rejestrze innego państwa;

3) dokumenty potwierdzające istnienie wobec statku powietrznego prawa własności i ograniczonych praw rzeczowych;

4) ważną umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe z tytułu użytkowania statku powietrznego;

5) zaświadczenie wydane przez właściwy organ potwierdzające:

a) uiszczenie podatku od towarów i usług od statków powietrznych sprowadzanych z państw członkowskich Unii Europejskiej lub

b) brak obowiązku, o którym mowa w lit. a

– jeżeli sprowadzany statek powietrzny jest rejestrowany po raz pierwszy.

4. (uchylony)

5. Jeżeli dane podlegające wpisowi opierają się na dokumentach, dokumenty te powinny być dołączone do zgłoszenia w oryginałach albo uwierzytelnionych notarialnie lub urzędowo odpisach, kopiach.

6. Prezes Urzędu potwierdza wpisanie statku do rejestru statków wydaniem świadectwa rejestracji oraz przydzieleniem znaków rejestracyjnych.

7. Prezes Urzędu odmawia wpisania statku powietrznego do rejestru, jeżeli nie zostały spełnione wymagania określone w ust. 2–5 oraz nie został zachowany tryb, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 42.

Art. 38. 1. Z zastrzeżeniem ust. 1a, okoliczność podlegająca wpisowi do rejestru statków jest skuteczna wobec osób trzecich, gdy została wpisana do rejestru.

1a. Zastaw rejestrowy na statkach powietrznych jest skuteczny z chwilą wpisu do rejestru zastawów i podlega ujawnieniu w rejestrze statków.

2. Do oceny skutków wpisu do rejestru statków stosuje się odpowiednio przepisy o księgach wieczystych i hipotece.

Art. 39. 1. Zgłoszenie zmiany danych rejestrowych podlegających wpisaniu do rejestru statków powinno być dokonane w terminie 14 dni od jej zaistnienia.

2. Jeżeli właściciel lub inny użytkownik nie dokonali zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu po jednorazowym bezskutecznym wezwaniu może dokonać stosownego wpisu z urzędu, zaznaczając tę okoliczność w rejestrze.

Art. 40. 1. Wykreślenie statku powietrznego z rejestru następuje na wniosek właściciela lub z urzędu, jeżeli:

- 1) statek powietrzny przestał spełniać warunki, o których mowa w art. 35 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. 32 ust. 1 lub 2.

2. Do czasu wykreślenia statku powietrznego z rejestru statków nie uznaje się wpisu tego statku do rejestru innego państwa.

3. W przypadku gdy dane zgłoszone do rejestru są niezgodne ze stanem faktycznym, Prezes Urzędu nakazuje właścicielowi statku powietrznego usunięcie nieprawidłowości w określonym terminie.

4. W przypadku bezskutecznego upływu terminu, o którym mowa w ust. 3, Prezes Urzędu wykreśla statek powietrzny z rejestru statków.

Art. 41. 1. Umowa o czasowym oddaniu polskiego statku powietrznego do używania podmiotowi z państwa trzeciego wykonującemu działalność gospodarczą

przy użyciu statków powietrznych albo umowa o czasowym wzięciu w używanie statku powietrznego niezarejestrowanego w polskim rejestrze statków powietrznych przez wykonujący działalność gospodarczą przy użyciu statków powietrznych podmiot polski określa w szczególności kwestie dotyczące utrzymania zdatności do lotu i eksploatacji statku powietrznego.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, wymaga zgody Prezesa Urzędu w części dotyczącej utrzymania zdatności do lotu i eksploatacji statku powietrznego.

3. Prezes Urzędu wyraża zgodę, o której mowa w ust. 2, w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek podmiotu wykonującego działalność gospodarczą przy użyciu statków powietrznych.

4. Umowa, o której mowa w ust. 1, jest ważna od dnia wykonalności decyzji Prezesa Urzędu.

5. Prezes Urzędu może odmówić wydania zgody, o której mowa w ust. 2, jeżeli nie zostało zawarte porozumienie, o którym mowa w art. 32 ust. 1 lub 2.

6. Prezes Urzędu może określić w decyzji, o której mowa w ust. 3, warunki bezpieczeństwa eksploatacji statku powietrznego w zakresie, o którym mowa w art. 157.

7. Umowa, o której mowa w ust. 1, jest ujawniana w rejestrze statków.

8. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3), oddający zgodnie z rozporządzeniem nr 1008/2008/WE oraz rozporządzeniem 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) statek powietrzny wraz z załogą innemu przewoźnikowi posiadającemu taką koncesję, zachowujący wszystkie funkcje i odpowiedzialność wynikające z obowiązków posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), pozostaje nadal użytkownikiem tego statku. Umowy między takimi przewoźnikami nie podlegają obowiązkowi określonymu w ust. 2.

Art. 42. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe zasady prowadzenia rejestru statków, tryb składania wniosków o wpis do 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 rejestru statków, z uwzględnieniem ich opisu, sposobu i miejsca ich umieszczania na tych statkach.

Art. 43. 1. Minister Obrony Narodowej prowadzi rejestr wojskowych statków powietrznych.

2. Minister Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia, sposób prowadzenia rejestru wojskowych statków powietrznych, tryb dokonywania wpisu i wykreśleń tych statków z rejestru oraz wzór rejestru.

Art. 44. 1. Minister właściwy do spraw wewnętrznych prowadzi rejestr statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego.

2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia rejestru, o którym mowa w ust. 1, 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. 45. Zabrania się używania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej statku powietrznego, który nie posiada ważnego świadectwa zdatności do lotu, pozwolenia na wykonywanie lotów dla statków powietrznych kategorii specjalnej, zwanego dalej „pozwoleniem na wykonywanie lotów”, albo innego równoważnego dokumentu lub nie spełnia warunków określonych w certyfikacie typu, uzupełniającym certyfikacie typu, pozwoleniu na wykonywanie lotów lub innym równoważnym dokumencie.

Art. 46. 1. Zdatność statków powietrznych do lotu oraz zdatność ich silników, śmigieł, części i akcesoriów jest sprawdzana przez EASA w toku ich projektowania, produkcji i eksploatacji w zakresie i na zasadach określonych w rozporządzeniu

nr 216/2008/WE, rozporządzeniu nr 1702/2003/WE oraz rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. WE L 315 z 28.11.2003, str. 1, Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 541).

2. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA Prezes Urzędu ocenia i sprawdza zdadność statków powietrznych do lotu oraz zdadność ich silników, śmigieł, części i akcesoriów w toku ich projektowania, produkcji i eksploatacji, z uwzględnieniem wymagań rozporządzenia nr 216/2008/WE, rozporządzenia nr 1702/2003/WE oraz rozporządzenia 2042/2003/WE.

Art. 47. 1. Dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje zgodnie z wymaganiami Załącznika 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, dyrektywy zdadności określające obowiązki dla użytkowników i właścicieli statków powietrznych w zakresie ciągłej zdadności do lotu statku powietrznego.

2. Decyzje, o których mowa w ust. 1, podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.

Art. 48. 1. Prezes Urzędu stwierdza zgodność części i akcesoriów statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA z właściwymi przepisami prawa w zakresie ciągłej zdadności do lotu statku powietrznego przez wydanie orzeczenia zdadności.

2. Orzeczenia zdadności wydawane są bezterminowo.

3. Wydanie orzeczenia zdadności następuje na wniosek osoby, która przedstawi projekt typu oraz dokumentację wykazującą spełnienie właściwych przepisów prawa w zakresie ciągłej zdadności do lotu statku powietrznego.

4. W orzeczeniu zdadności Prezes Urzędu określa warunki użytkowania części i akcesoriów statku powietrznego oraz ograniczenia ustalone ze względu na bezpieczeństwo lotów.

5. Prezes Urzędu odmawia wydania orzeczenia zdatności, jeżeli części i akcesoria statków powietrznych nie spełniają wymagań ustanowionych przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

6. Prezes Urzędu zawiesza orzeczenie zdatności na określony czas, jeżeli części i akcesoria statków powietrznych przestały spełniać wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

7. Prezes Urzędu cofa orzeczenie zdatności, jeżeli w okresie zawieszenia tego orzeczenia nie została przywrócona zgodność z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

8. Prezes Urzędu zmienia orzeczenie zdatności, jeżeli wnioskujący wykaże zgodność zgłoszonej zmiany z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

9. Wydanie orzeczenia zdatności, jego zawieszenie, jak również odmowa wydania, zmiana oraz cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.

Art. 49. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA Prezes Urzędu stwierdza zgodność stanu technicznego statku powietrznego zarejestrowanego w rejestrze statków z wymaganiami określonymi w certyfikacie typu oraz ustanowionymi przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego przez wydanie świadectwa zdatności do lotu.

2. Świadectwo zdatności do lotu wydaje się, kierując się względami bezpieczeństwa, na czas określony nie dłuższy niż 24 miesiące, o ile rozporządzenie nr 1702/2003/WE nie stanowi inaczej.

3. Prezes Urzędu odmawia wydania świadectwa zdatności do lotu, jeżeli statek powietrzny nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 1.

4. Prezes Urzędu zawiesza świadectwo zdatności do lotu na określony czas, jeżeli statek powietrzny przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 1.

5. Prezes Urzędu cofa świadectwo zdatności do lotu, jeżeli w okresie zawieszenia tego świadectwa nie została przywrócona zgodność z wymaganiami, o których mowa w ust. 1.

6. Dla statków powietrznych przeznaczonych na eksport Prezes Urzędu wydaje eksportowe świadectwo zdatności do lotu.

7. Wydanie świadectwa zdatności do lotu oraz eksportowego świadectwa zdatności do lotu, odmowa ich wydania, odnowienie, odmowa odnowienia oraz ich zawieszenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.

Art. 50. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolić na wykonanie lotu przez statek powietrzny nieposiadający ważnego świadectwa zdatności do lotu, pozwolenia na wykonywanie lotów albo innego równoważnego dokumentu lub w warunkach nieprzewidzianych w tych dokumentach lub dokumentach z nimi związanych w celu: przeprowadzenia prób w locie, lotów próbnych, eksportu statku powietrznego, przemieszczenia statku powietrznego do miejsca, gdzie ma być naprawiony, a także w innych okolicznościach związanych ze sprawdzaniem zdatności do lotu statku powietrznego.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, zabronione jest wykonywanie działalności gospodarczej przy użyciu statku powietrznego.

Art. 51. 1. Użytkownik, dowódca i inni członkowie załogi statku powietrznego są obowiązani do przestrzegania warunków i ograniczeń ustanowionych w świadectwie zdatności do lotu, pozwoleniu na wykonywanie lotów lub innym równoważnym dokumencie i dokumentach z nimi związanych.

2. Użytkownik statku powietrznego i inne osoby wykonujące na jego zlecenie zadania związane z użytkowaniem, naprawami lub obsługą techniczną statku powietrznego mają obowiązek zawiadamiania Prezesa Urzędu o wszelkich zdarzeniach i okolicznościach mogących mieć istotne znaczenie dla zdatności statku powietrznego do lotu.

Art. 52. 1. Zgodnie z art. 11 rozporządzenia nr 216/2008/WE uznaje się za ważne, na równi z odpowiednimi dokumentami wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej, certyfikaty wydane lub potwierdzone przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

2. Prezes Urzędu może uznać, zgodnie z art. 12 rozporządzenia nr 216/2008/WE, za ważne, na równi z odpowiednimi dokumentami wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej, świadectwa zdatności do lotu, zezwolenia na lot statku

powietrznego bez świadectwa zdadności do lotu oraz certyfikaty wydane lub potwierdzone przez właściwy organ obcego państwa.

3. Uznanie, o którym mowa w ust. 2, następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 53. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA Prezes Urzędu bada spełnienie wymagań, jakie powinny spełniać statki powietrzne w zakresie ochrony środowiska przed hałasem i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza, określonych w przepisach międzynarodowych oraz przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach wydanych na podstawie ust. 5.

2. Prezes Urzędu stwierdza spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 1, w świadectwie zdadności w zakresie hałasu wydawanym w drodze decyzji administracyjnej.

3. Jeżeli statek powietrzny jest przeznaczony na eksport, świadectwo zdadności w zakresie hałasu może stwierdzić zamiast spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 1, spełnienie odpowiadających im wymagań określonych przez właściwe władze państwa importera.

4. Świadectwo zdadności w zakresie hałasu powinno w czasie lotu statku powietrznego znajdować się na jego pokładzie.

5. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze wymagania EASA w zakresie zdadności statków powietrznych do lotu i ochrony środowiska oraz uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, określi, w drodze rozporządzenia, wymagania, jakie powinny spełniać statki powietrzne ze względu na ochronę środowiska przed hałasem oraz zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza.

Art. 53a. 1. Prezes Urzędu stwierdza zdadność do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej nieobjętych nadzorem EASA oraz zdadność ich silników, śmigieł, części i akcesoriów w toku ich projektowania, produkcji i eksploatacji przez wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów.

2. Statkiem powietrznym kategorii specjalnej jest statek powietrzny, o którym mowa w załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE, z wyłączeniem:

1) statków powietrznych, do których nie mają zastosowania niektóre przepisy ustawy, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2;

2) statków powietrznych posiadających ważny certyfikat typu wydany lub uznany przez Prezesa Urzędu zgodnie z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.

3. Wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów następuje na wniosek osoby, która przedstawi projekt oraz dokumentację wykazującą spełnienie właściwych przepisów technicznych.

4. W pozwoleniu na wykonywanie lotów określa się warunki użytkowania statku powietrznego, ograniczenia ustalone ze względu na bezpieczeństwo lotów oraz okres, na jaki zostało wydane.

5. Prezes Urzędu odmawia wydania pozwolenia na wykonywanie lotów, jeżeli dany statek powietrzny, jego silnik lub śmigło nie spełnia wymagań ustanowionych przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

6. Prezes Urzędu zawiesza pozwolenie na wykonywanie lotów na określony czas, jeżeli dany statek powietrzny, jego silnik lub śmigło przestał spełniać wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

7. Prezes Urzędu cofa pozwolenie na wykonywanie lotów, jeżeli w okresie zawieszenia tego pozwolenia nie została przywrócona zgodność z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

8. Wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów, jego zawieszenie, odmowa wydania oraz cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.

9. Projektowanie, produkcja i obsługa statków powietrznych kategorii specjalnej są prowadzone przez podmioty posiadające certyfikat wydany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 53c ust. 1 pkt 7. Pojedyncze egzemplarze statków powietrznych kategorii specjalnej mogą być produkowane pod nadzorem Prezesa Urzędu przez podmioty nieposiadające certyfikatu.

10. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję posiadających certyfikat podmiotów projektujących, produkujących lub obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej lub ich części, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 53c ust. 1 pkt 8.

Art. 53b. Certyfikaty typu oraz uzupełniające certyfikaty typu, wydane przez Prezesa Urzędu dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA, Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) zawiesić na określony czas – jeżeli typ statku powietrznego, silnika lub śmigła przestał spełniać wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego;
- 2) cofnąć – jeżeli w okresie zawieszenia tego certyfikatu nie została przywrócona zgodność z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego;
- 3) zmienić – jeżeli wnioskujący o zmianę w certyfikacie typu lub uzupełniającym certyfikacie typu wykaże, że statek powietrzny, silnik lub śmigło spełnia wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie projektu typu.

Art. 53c. 1. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze wymagania EASA w zakresie zdatności statków powietrznych do lotu oraz uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, określi, w drodze rozporządzenia, przepisy techniczne i eksploatacyjne dotyczące statków powietrznych kategorii specjalnej nieobjętych nadzorem EASA, sposób postępowania przy sprawdzaniu zdatności do lotu tych statków oraz wzory dokumentów z tym związane, a w szczególności:

- 1) rodzaje statków powietrznych kategorii specjalnej;
- 2) sposób i warunki prowadzenia budowy, odbudowy lub modyfikacji statków powietrznych kategorii specjalnej;
- 3) sposób postępowania przy wydawaniu i odnawianiu ważności oraz zawieszaniu i cofaniu pozwoleń na wykonywanie lotów;
- 4) sposób prowadzenia inspekcji statków powietrznych kategorii specjalnej;
- 5) wzór pozwolenia na wykonywanie lotów oraz wzór wniosku o jego wydanie;
- 6) zakres obsługi statków powietrznych kategorii specjalnej;
- 7) sposób postępowania przy certyfikowaniu podmiotów projektujących, produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej;
- 8) sposób prowadzenia ewidencji podmiotów produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej lub ich części.

2. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze wymagania EASA w zakresie zdatności statków powietrznych do lotu oraz uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, określi, w zakresie niezastrzeżonym dla EASA, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób postępowania przy zmianie, zawieszaniu i cofaniu certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu oraz wzory tych dokumentów;
- 2) sposób postępowania przy wydawaniu, zmianie, zawieszaniu i cofaniu orzeczenia zdatności oraz wzory tego orzeczenia i wniosku o jego wydanie;
- 3) rodzaje prób w locie i lotów próbnych oraz sposób i warunki ich przeprowadzania, w tym wymagania dotyczące personelu lotniczego uczestniczącego w próbach w locie i lotach próbnych;
- 4) sposób sprawdzania zdatności statków powietrznych do lotu, w tym sposób:
 - a) postępowania przy wydawaniu świadectwa zdatności do lotu oraz eksportowego świadectwa zdatności do lotu, okres ważności świadectwa zdatności do lotu, wzór świadectwa zdatności do lotu oraz wzór wniosku o jego wydanie, wzór eksportowego świadectwa zdatności do lotu oraz wzór wniosku o jego wydanie,
 - b) stwierdzania utrzymywania przez statek powietrzny jego zdatności do lotu,
 - c) postępowania przy zawieszaniu, odnawianiu i cofaniu świadectwa zdatności do lotu,
 - d) postępowania przy wydawaniu zezwolenia na wykonywanie lotu, o którym mowa w art. 50, i termin jego ważności, wzór zezwolenia oraz wzór wniosku o jego wydanie.

DZIAŁ IV

Lotniska, lądowiska i lotnicze urzędnictwa naziemne

Rozdział 1

Postanowienia ogólne, zakładanie i rejestrowanie lotnisk

Art. 54. 1. Ze względu na dostępność dla użytkowników wyróżnia się lotniska użytku publicznego i lotniska użytku wyłącznego.

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.

2a. W odniesieniu do lotnisk niepodlegających wymogom rozporządzenia nr 216/2008/WE albo do lotnisk, którym przyznano odstępstwo, o którym mowa w art. 4 ust. 3b tego rozporządzenia, dopuszcza się tworzenie lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji. Do lotnisk tych nie stosuje się przepisów art. 55 ust. 5, art.

64a, art. 68 ust. 3 pkt 5 i 7, art. 77b, art. 84 ust. 2 pkt 3, art. 173 ust. 1 i art. 175 ust. 7 pkt 3, a w przypadku gdy lotniska takie obsługują nie więcej niż 5 000 000 pasażerów w ciągu roku, liczonych zgodnie z art. 77g ust. 1, nie stosuje się również przepisów art. 77, art. 77a i art. 77h ust. 1.

3. Lotniskiem użytku wyłącznego jest lotnisko wykorzystywane przez zarządzającego tym lotniskiem, użytkowników lotniska wymienionych w dokumentacji rejestracyjnej tego lotniska oraz za zgodą zarządzającego lotniskiem – przez innych użytkowników lotniska.

4. Z uwagi na rolę, w polityce rozwoju kraju, wyróżnia się lotniska lokalne (gminne, powiatowe) oraz ponadlokalne (regionalne, krajowe).

5. Dopuszcza się wykonywanie z lotnisk użytku wyłącznego następujących lotów:

- 1) przewozów czarterowych, wykonywanych wyłącznie śmigłowcami oraz samolotami o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20;
- 2) lokalnych;
- 3) innych niż loty, o których mowa w pkt 1 i 2, niebędących lotami handlowymi.

6. W przypadku gdy zarządzający lotniskiem użytku wyłącznego zapewnia:

- 1) funkcjonowanie na lotnisku służb państwowych działających na rzecz administracji publicznej lub służb lotnictwa państwowego,
- 2) starty i lądowania statków powietrznych wykonujących loty w celu ratowania życia lub zdrowia ludzi, poszukiwania i ratownictwa, zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia lub loty humanitarne

– stanowi to świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym w rozumieniu prawa Unii Europejskiej.

7. Lotnisko użytku wyłącznego może zostać otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości. Po dokonaniu wpisu do rejestru lotnisk zmiany w zakresie dostępności dla użytkowników lotnisko staje się lotniskiem użytku publicznego niepodlegającym certyfikacji, o ile nie podlega wymogom rozporządzenia nr 216/2008/WE.

7a. Do lotnisk, o których mowa w ust. 7, nie stosuje się przepisów art. 55 ust. 5, art. 64a, art. 68 ust. 3 pkt 5 i 7, art. 77b, art. 84 ust. 2 pkt 3, art. 173 ust. 1 i art. 175 ust.

7 pkt 3, a w przypadku gdy lotnisko takie obsługuje nie więcej niż 5 000 000 pasażerów w ciągu roku, liczonych zgodnie z art. 77g ust. 1, nie stosuje się również przepisów art. 77, art. 77a i art. 77h ust. 1.

7b. Z lotnisk, o których mowa w ust. 7, dopuszcza się wykonywanie następujących lotów w ruchu krajowym:

- 1) przewozów czarterowych wykonywanych wyłącznie śmigłowcami oraz samolotami o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20;
- 2) lokalnych;
- 3) innych niż loty, o których mowa w pkt 1 i 2, niebędących lotami handlowymi.

7c. Do lotnisk, o których mowa w ust. 7, stosuje się przepisy ust. 6, art. 59a ust. 4 oraz przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 7, art. 83 ust. 1 w zakresie lotnisk użytku wyłącznego, art. 85 i art. 92 pkt 4 i 5.

8. (uchylony)

Art. 55. 1. Lotnisko można założyć po uzyskaniu zezwolenia udzielonego przez Prezesa Urzędu na wniosek zainteresowanego.

2. Zezwolenie na założenie lotniska użytku publicznego może uzyskać:

- 1) organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna;
- 3) spółka kapitałowa z siedzibą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, której członek zarządu – w przypadku zarządu jednoosobowego, lub co najmniej dwóch członków zarządu – w przypadku zarządu wieloosobowego, posiadają znajomość języka polskiego, co wykazuje się złożeniem stosownego oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń;
- 4) stowarzyszenie lub podmiot, do którego odpowiednio stosuje się przepisy ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. – Prawo o stowarzyszeniach (Dz. U. z 2017 r. poz. 210), których przedmiotem działalności jest działalność lotnicza, utworzone zgodnie z przepisami prawa polskiego;

5) osoba fizyczna posiadająca miejsce stałego pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, a w przypadku gdy nie jest ona obywatelem polskim – również posiadająca znajomość języka polskiego lub zatrudniająca co najmniej jedną osobę upoważnioną do jej reprezentowania, posiadającą znajomość języka polskiego, co wykazuje złożeniem stosownego oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

2a. Lotnisko użytku wyłącznego może założyć podmiot posiadający miejsce stałego pobytu lub siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

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 albo 2a;
- 2) wypis i wyrys z planu zagospodarowania przestrzennego województwa, o ile został uchwalony, oraz wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu lotniska oraz obszarów go otaczających, znajdujących się w strefie jego oddziaływania, odpis decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego, odpis decyzji o warunkach zabudowy albo odpis decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego;
- 2a) zatwierdzony przez ministra właściwego do spraw transportu plan generalny lotniska, o którym mowa w ust. 5 – w przypadku lotnisk użytku publicznego;
- 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) (uchylony)

- 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) (uchylony)
- 11) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach albo postanowienie o odmowie wszczęcia postępowania lub decyzję o umorzeniu postępowania w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jeżeli założenie lotniska nie jest przedsięwzięciem w rozumieniu ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, 831, 961, 1250, 1579 i 2003).

4. (uchylony)

5. Zakładający lotnisko użytku publicznego lub, w przypadku istniejących lotnisk użytku publicznego, zarządzający tym lotniskiem opracowuje plan generalny lotniska użytku publicznego stanowiący plan rozwoju tego lotniska, sporządzony na okres nie krótszy niż 20 lat, zwany dalej „planem generalnym”.

6. Plan generalny określa:

- 1) obszar objęty planem, z określeniem dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych;
- 2) informację dotyczącą planowanego rozwoju ruchu lotniczego (w podziale w szczególności na operacje regularne, czarterowe i lotnictwo ogólne, przewozy pasażerów i towarów);
- 3) koncepcję zapewniania służb żeglugi powietrznej;
- 4) koncepcję rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem stref wokół lotniska;
- 5) informację dotyczącą przepustowości, z uwzględnieniem jej obecnych – w przypadku istniejących lotnisk – i przyszłych parametrów (w podziale na parametry dotyczące w szczególności dróg startowych, dróg kołowania, płyt postojowych, terminali, przestrzeni powietrznej, dróg dojazdowych do lotniska), w odniesieniu do zakładanego rozwoju ruchu i planowanych modernizacji lotniska;

- 6) informacje ekonomiczno-finansowe dotyczące w szczególności obecnej i planowanej struktury własnościowej, przewidywanych źródeł finansowania inwestycji, obecnej i przewidywanej rentowności i płynności podmiotu, planowanej wysokości opłat lotniskowych i przychodów z ich tytułu, z odniesieniem do całości planowanych przychodów podmiotu;
- 7) inne sprawy wybrane przez podmiot, o którym mowa w ust. 5.

7. Plan generalny w zakresie, o którym mowa w ust. 6 pkt 1 i 4, podmiot, o którym mowa w ust. 5, konsultuje z gminami, których tereny zostały objęte planem generalnym. Właściwe organy gminy wyrażają swoje stanowisko i zgłaszają uwagi do planu generalnego w terminie 30 dnia od dnia otrzymania planu od podmiotu, o którym mowa w ust. 5. Nieprzedstawienie stanowiska ani uwag przez właściwe organy gminy w terminie 30 dni, traktuje się jako brak zastrzeżeń do planu generalnego przedstawionego przez podmiot, o którym mowa w ust. 5. Podmiot, o którym mowa w ust. 5, ustosunkowuje się na piśmie do uwag gminy i przedkłada do zaopiniowania Prezesowi Urzędu skonsultowany w powyższym trybie z gminami plan obejmujący uwagi gminy i stanowisko podmiotu, o którym mowa w ust. 5, w odniesieniu do uwag gminy.

8. Plan generalny po zaopiniowaniu przez Prezesa Urzędu w zakresie, o którym mowa w ust. 6 pkt 1–6, oraz po uzgodnieniu z:

- 1) (uchylony)
- 2) Ministrem Obrony Narodowej – w zakresie terenów zamkniętych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2016 r. poz. 1629 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 60),
- 3) ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego – w zakresie zgodności z programami rządowymi dotyczącymi rozwoju kraju, w tym jego poszczególnych regionów

– podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu w zakresie zgodności z polityką transportową kraju.

9. Dla terenów objętych planem generalnym sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – zgodnego z zatwierdzonym planem generalnym – jest obowiązkowe, z uwzględnieniem przepisów dotyczących terenów zamkniętych. Jeżeli teren zamknięty objęty planem generalnym utraci status terenu zamkniętego,

sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – zgodnego z zatwierdzonym planem generalnym dla tego terenu jest obowiązkowe.

10. Plan generalny podlega aktualizacji w okresach pięcioletnich lub częściowej, jeżeli istniejące lub projektowane cechy techniczno-eksploatacyjne lotniska lub warunki ekonomiczne, operacyjne, środowiskowe oraz finansowe wymagają wprowadzenia istotnych zmian w tym planie.

11. Do zmiany planu generalnego przepisy ust. 6–9 stosuje się odpowiednio.

12. Prezes Urzędu uwzględnia zapisy zatwierdzonego planu generalnego w szczególności przy:

- 1) wydawaniu zezwoleń, o których mowa w art. 61 ust. 1;
- 2) uzgadnianiu decyzji, o których mowa w art. 87 ust. 5.

Art. 56. 1. Prezes Urzędu odmawia wydania zezwolenia na założenie lotniska, jeżeli z przedstawionych dokumentów wynika, że projektowane lotnisko nie odpowiada wymaganiom określonym we właściwych przepisach, a także jeżeli:

- 1) wystąpi kolizja pomiędzy ruchem lotniczym prowadzonym z projektowanego lotniska a ruchem prowadzonym z istniejących sąsiednich lotnisk;
- 2) wydanie zezwolenia na założenie lotniska byłoby sprzeczne z programami, o których mowa w art. 16 ust. 3.
- 3) (uchylony)

2. Zezwolenie na założenie lotniska może zawierać warunek spełnienia przez wnioskodawcę dodatkowych wymagań określonych w tym zezwoleniu, wiążących się z eksploatacją lotniska.

3. Zezwolenie na założenie lotniska 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 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.

5. Prezes Urzędu udziela zezwolenia na założenie lotniska, odmawia jego udzielenia oraz cofa je w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 57. 1. Kto zamierza założyć lotnisko, może ubiegać się o promesę zezwolenia.

1a. Do wniosku o wydanie promesy zezwolenia wnioskodawca dołącza dokumenty określone w art. 55 ust. 3 pkt 1–4, 7–9 oraz 11.

1b. Wymagania określone w ust. 1a dotyczące art. 55 ust. 3 pkt 2 i 7 nie dotyczą inwestycji, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz. U. z 2015 r. poz. 2143 oraz z 2016 r. poz. 1250 i 1573).

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. 2–3 lub ujawniły się okoliczności, o których mowa w art. 56 ust. 1.

Art. 58. 1. Prezes Urzędu prowadzi rejestr lotnisk cywilnych, zwany dalej „rejestrem lotnisk”.

2. Rejestr lotnisk jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze podlegają ochronie zgodnie z przepisami o tajemnicach prawnie chronionych.

3. Wypisy z rejestru wydaje się na wniosek zainteresowanych podmiotów.

Art. 59. 1. Eksploatację lotniska można rozpocząć po wpisaniu lotniska do rejestru lotnisk.

2. Wpisanie lotniska do rejestru lotnisk następuje na wniosek zakładającego lotnisko po sprawdzeniu przez Prezesa Urzędu lub przez osoby przez niego upoważnione, czy 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 czy zakładający lotnisko spełnia wymagania określone w art. 55.

3. Do wniosku o wpisanie lotniska do rejestru lotnisk wnioskodawca jest obowiązany dołączyć dokumenty, o których mowa w art. 55 ust. 3, albo oświadczenie, że dokumenty przedłożone w postępowaniu o zezwolenie na założenie lotniska są aktualne.

4. Nie można odmówić wpisania do rejestru lotniska, na którego założenie zostało wydane zezwolenie, jeżeli lotnisko to spełnia wymagania, o których mowa w ust. 2.

5. O wpisaniu lotniska do rejestru lotnisk, o odmowie wpisania, zmianie danych rejestrowych niewymagających zezwolenia, o którym mowa w art. 61 ust. 1, rozstrzyga Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej. Do wniosku o zmianę danych rejestrowych dołącza się dokumenty potwierdzające wnioskowaną zmianę.

6. Do rejestru lotnisk wpisuje się jako zarządzającego lotniskiem:

- 1) zakładającego lotnisko,
 - 2) inny podmiot – na wniosek zakładającego lotnisko,
 - 3) podmiot, któremu przekazano zarządzanie lotniskiem, zgodnie z art. 70
- jeżeli lotnisko spełnia warunki określone w art. 59a i art. 80a, a w przypadku lotniska użytku publicznego, o którym mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 – również w art. 174 ust. 2 i 3, a w przypadku lotniska użytku publicznego, o którym mowa w art. 54 ust. 7 i art. 59a ust. 1 pkt 2 – również w art. 55 ust. 2.

7. Jeżeli dane podlegające wpisowi opierają się na dokumentach, dokumenty te powinny być dołączone do zgłoszenia w oryginałach albo poświadczonych notarialnie lub urzędowo odpisach, kopiach.

Art. 59a. 1. Potwierdzenie spełnienia wymagań związanych z eksploatacją lotniska i zarządzaniem lotniskiem użytku publicznego, z wyłączeniem lotnisk, o których mowa w art. 54 ust. 7, następuje przez wydanie certyfikatu:

- 1) zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie ust. 5 – w stosunku do lotnisk, o których mowa w art. 4 ust. 3a rozporządzenia nr 216/2008/WE;
- 2) zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie ust. 6 – w stosunku do lotnisk, dla których Prezes Urzędu wydał decyzję o ograniczonej certyfikacji.

2. Decyzję o ograniczonej certyfikacji lotniska użytku publicznego Prezes Urzędu wydaje na wniosek zakładającego lotnisko lub zarządzającego lotniskiem, wskazując w decyzji:

- 1) rodzaje lotów, jakie mogą być wykonywane na tym lotnisku;
- 2) czas, w jakim mogą być obsługiwane loty na tym lotnisku;
- 3) charakterystykę techniczną statków powietrznych, jakie mogą lądować i startować z tego lotniska.

3. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1, wydaje się zgodnie z przepisami art. 160–163a, z tym że dla lotnisk o ograniczonej certyfikacji warunkiem rozpoczęcia procesu certyfikacji jest uzyskanie decyzji, o której mowa w ust. 2.

4. Potwierdzenie spełnienia wymagań związanych z eksploatacją i zarządzaniem lotniskiem użytku wyłącznego następuje poprzez złożenie oświadczenia przez zakładającego lotnisko lub zarządzającego lotniskiem o zgodności charakterystyk technicznych i infrastruktury lotniska oraz eksploatacji i zarządzania lotniskiem z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie ust. 7, po przeprowadzeniu przez Prezesa Urzędu z wynikiem pozytywnym kontroli sprawdzającej na lotnisku, zakończonej wydaniem decyzji administracyjnej.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, mając na uwadze bezpieczną eksploatację lotnisk oraz przepisy międzynarodowe dotyczące eksploatacji lotnisk, wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 1 – w rozumieniu Załącznika 14 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczne i eksploatacyjne w stosunku do lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 2, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotnisk oraz potrzebę zróżnicowania tych wymagań w zależności od typu i charakterystyk technicznych lotniska, jak i rodzaju ruchu lotniczego.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczne i eksploatacyjne w stosunku do lotnisk, o których mowa w ust. 4, oraz sposób i tryb przeprowadzania kontroli sprawdzającej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotnisk oraz potrzebę zróżnicowania tych wymagań w zależności od typu i charakterystyk technicznych

lotniska, jak i rodzaju ruchu lotniczego, a także zapewnienie sprawności kontroli sprawdzającej.

Art. 60. 1. Minister Obrony Narodowej prowadzi rejestr lotnisk i lądowisk wojskowych, a minister właściwy do spraw wewnętrznych prowadzi rejestr lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego.

2. Ministrowie, o których mowa w ust. 1, określają, w drodze zarządzeń, sposób prowadzenia rejestrów, tryb wpisu lotnisk i lądowisk do rejestrów, o których mowa w ust. 1, oraz wzory tych rejestrów.

3. Jeżeli lotnisko, o którym mowa w ust. 1, ma być wykorzystywane także przez lotnictwo cywilne, wówczas lotnisko to wpisuje się również do rejestru lotnisk. Jako zarządzającego tym lotniskiem wpisuje się podmiot uzgodniony przez zainteresowanych ministrów. Obowiązek złożenia wniosku w tej sprawie spoczywa na tym podmiocie.

3a. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do lotnisk wojskowych wykorzystywanych do startów i lądowań cywilnych statków powietrznych wykonujących loty, o których mowa w art. 66a ust. 1.

4. Jeżeli lądowisko, o którym mowa w ust. 1, ma być wykorzystywane także przez lotnictwo cywilne, wówczas lądowisko to wpisuje się do ewidencji lądowisk.

Art. 61. 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 lotnisk.

3. Zgłoszenie do rejestru lotnisk zmian powinno być dokonane w ciągu 14 dni od ich zaistnienia.

Art. 61a. 1. Zmiany cechy dostępności lotniska, o której mowa w art. 54 ust. 7, w rejestrze lotnisk dokonuje się na wniosek zarządzającego lotniskiem. Do wniosku dołącza się projekt zmian do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3, oraz wniosek o zatwierdzenie instrukcji operacyjnej lotniska zgodnie z art. 69 ust. 4.

2. W odniesieniu do lotniska, o którym mowa w art. 54 ust. 7, w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych publikuje się informację, że jest ono lotniskiem użytku publicznego niepodlegającym certyfikacji.

3. Zmianę w rejestrze wpisuje się po zatwierdzeniu instrukcji operacyjnej lotniska zgodnie z art. 69 ust. 4 oraz po potwierdzeniu spełnienia warunków związanych z zapewnieniem ochrony, o których mowa w dziale IX.

Art. 62. Jeżeli zarządzający lotniskiem nie dokonał zgłoszenia, o którym mowa w art. 61 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 ze względu na możliwość wystąpienia zagrożenia ruchu lotniczego.

Art. 63. Minister właściwy do spraw transportu, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe zasady klasyfikacji lotnisk;
- 2) wzór rejestru lotnisk;
- 3) szczegółowe warunki i tryb prowadzenia rejestru lotnisk, z uwzględnieniem wymagań dotyczących dokumentacji rejestrowej;
- 4) zmiany cech lotniska, uwzględniając podział na zmiany:
 - a) wymagające uzyskania zezwolenia Prezesa Urzędu,
 - b) podlegające tylko wpisowi do rejestru lotnisk;
- 5) szczegółowe wymagania, jakie muszą spełnić zakładający lotniska i zarządzający lotniskami, w zależności od klasyfikacji lotnisk.
- 6) (uchylony)

Art. 64. 1. Kto zamierza nabyć lub objąć akcje lub udziały w spółce zakładającej lotnisko użytku publicznego albo spółce będącej założycielem lub właścicielem istniejącego lotniska użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie odpowiednio 25%, 33% lub 49% ogólnej liczby głosów na zgromadzeniu wspólników lub walnym zgromadzeniu lub podejmuje inne działania, w wyniku czego stanie się podmiotem dominującym w rozumieniu ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1639 oraz z 2017 r. poz. 452) w podmiocie zakładającym

lotnisko albo będącym założycielem lub właścicielem lotniska użytku publicznego, zawiadamia o tym ministra właściwego do spraw transportu – pod rygorem nieważności.

2. Nie zawiadamia się ministra właściwego do spraw transportu, gdy działania, o których mowa w ust. 1, stanowią koncentrację o wymiarze wspólnotowym w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (Dz. Urz. WE L 24 z 29.01.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 3, str. 40). W takim przypadku do działań tych stosuje się przepisy tego rozporządzenia.

3. Zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się przed zamierzonym podjęciem działań, o których mowa w ust. 1. Działania te mogą być podjęte, jeżeli w terminie 30 dni od dnia zawiadomienia minister właściwy do spraw transportu nie wyda zakazu, o którym mowa w ust. 4.

4. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, zakazać – pod rygorem nieważności – nabycia akcji lub udziałów w ilości zapewniającej osiągnięcie lub przekroczenie progów, o których mowa w ust. 1, lub podjęcia innych działań, o których mowa w ust. 1, ze względu na zagrożenie porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego.

Art. 64a. 1. Kto zamierza nabyć lub objąć akcje lub udziały w spółce zarządzającej lotniskiem użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie, bezpośrednio lub pośrednio, przez inne podmioty, większości głosów na zgromadzeniu wspólników lub walnym zgromadzeniu, także na podstawie porozumień z innymi osobami, lub podejmuje inne działania, w wyniku czego stanie się podmiotem dominującym w rozumieniu ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych w podmiocie zarządzającym lotniskiem użytku publicznego, zawiadamia o tym ministra właściwego do spraw transportu – pod rygorem nieważności.

2. Nie zawiadamia się ministra właściwego do spraw transportu, gdy działania, o których mowa w ust. 1, stanowią koncentrację o wymiarze wspólnotowym w rozumieniu rozporządzenia nr 139/2004/WE. W takim przypadku do działań tych stosuje się przepisy tego rozporządzenia.

3. Zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się przed zamierzonym podjęciem działań, o których mowa w ust. 1. Działania te mogą być podjęte, jeżeli w terminie 30 dni od dnia zawiadomienia minister właściwy do spraw transportu nie wyda zakazu, o którym mowa w ust. 4.

4. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, zakazać – pod rygorem nieważności – nabycia lub objęcia akcji lub udziałów w ilości, o której mowa w ust. 1, lub podjęcia działań, o których mowa w ust. 1, ze względu na zagrożenie porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego, a także w przypadku gdy nabycie lub objęcie akcji lub udziałów nastąpiłoby przez podmiot inny niż:

- 1) organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna;
- 3) spółka kapitałowa z siedzibą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

Art. 64b. 1. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, może, w drodze decyzji administracyjnej, wyrazić sprzeciw wobec uchwały zarządu spółki będącej założycielem lub właścicielem ponadlokalnego lotniska użytku publicznego, lub nim zarządzającej, wymienionej w rozporządzeniu wydanym na podstawie ust. 13, lub wobec innej dokonanej przez zarząd tej spółki czynności prawnej, której przedmiotem jest rozporządzenie składnikiem mienia spółki podstawowym dla funkcjonowania lotniska.

2. Sprzeciw, o którym mowa w ust. 1, obejmuje również uchwały walnego zgromadzenia albo zgromadzenia wspólników dotyczące:

- 1) rozwiązania spółki;
- 2) przeniesienia jej siedziby poza granice Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) zmiany przedmiotu przedsiębiorstwa spółki;
- 4) zbycia albo wydzierżawienia przedsiębiorstwa lub jego zorganizowanej części oraz ustanowienia na nich ograniczonego prawa rzeczowego.

3. Zarząd spółki niezwłocznie powiadamia ministra właściwego do spraw transportu o dokonaniu czynności prawnej, o której mowa w ust. 1 lub 2, nie później jednak niż w terminie 3 dni roboczych od dokonania tej czynności.

4. Minister właściwy do spraw transportu wyraża sprzeciw w terminie 14 dni roboczych od dnia otrzymania powiadomienia, o którym mowa w ust. 3, jednak nie później niż w terminie 21 dni roboczych od dokonania czynności prawnej, o której mowa w ust. 1 lub 2, jeżeli czynność ta narusza porządek publiczny lub bezpieczeństwo publiczne, w tym zagraża bezpiecznej i ciągłej komunikacji lotniczej.

5. Skutki czynności prawnej, o której mowa w ust. 1 lub 2, ulegają zawieszeniu:

- 1) na czas przysługujący ministrowi właściwemu do spraw transportu na wyrażenie sprzeciwu;
- 2) w razie złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy lub zaskarżenia ostatecznej decyzji ministra właściwego do spraw transportu na drodze sądowej – do chwili zmiany decyzji, jej uchylecia albo stwierdzenia nieważności.

6. W przypadku złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy termin do załatwienia sprawy wynosi 14 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku, zaś w przypadku zaskarżenia ostatecznej decyzji ministra właściwego do spraw transportu sąd wyznacza rozprawę w terminie 14 dni od dnia wniesienia skargi przez stronę.

7. Ostateczna decyzja ministra właściwego do spraw transportu, w stosunku do której nie złożono wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, której nie zaskarżono lub której nie uchylono, skutkuje nieważnością czynności prawnej od chwili jej dokonania. Dokonana czynność prawna, o której mowa w ust. 1 lub 2, o której zarząd spółki nie powiadomił w terminie określonym w ust. 3, jest nieważna.

8. W przypadku rzeczywistej zmiany przez spółkę wykonywanego przedmiotu jej działalności, a także wydania uchwały o zmianie przeznaczenia lub zaniechania eksploatacji składnika mienia spółki podstawowego dla funkcjonowania lotniska, jeżeli zagraża to porządkowi publicznemu lub bezpieczeństwu publicznemu, przepisy ust. 1–7 stosuje się odpowiednio. Minister właściwy do spraw transportu, wyrażając sprzeciw, określa ponadto w decyzji zakres obowiązku kontynuacji dotychczasowej działalności przez spółkę, a w razie potrzeby – także odpowiedni termin przywrócenia dotychczasowej działalności przez spółkę.

9. W przypadkach, o których mowa w ust. 8, sprzeciw może być wyrażony przed zawiadomieniem przez zarząd spółki o tych zdarzeniach.

10. Do egzekucji obowiązków określonych w decyzji, o której mowa w ust. 8, stosuje się przepisy działu III ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

11. Do roszczeń o odszkodowanie z tytułu strat majątkowych poniesionych przez spółki wskutek wydania przez ministra właściwego do spraw transportu zgodnych z prawem decyzji, o których mowa w ust. 1 i 8, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 22 listopada 2002 r. o wyrównywaniu strat majątkowych wynikających z ograniczenia w czasie stanu nadzwyczajnego wolności i praw człowieka i obywatela (Dz. U. poz. 1955).

12. Przepisy ust. 1–11 stosuje się odpowiednio do innych podmiotów określonych w art. 55 ust. 2 i art. 174 ust. 2.

13. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, wykaz spółek, o których mowa w ust. 1, kierując się koniecznością zapewnienia porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego na ponadlokalnych lotniskach użytku publicznego, w tym zapewnienia bezpiecznego, ciągłego i efektywnego ruchu pasażerskiego i towarowego na tych lotniskach.

Art. 65. 1. Nieruchomości gruntowe, które w dniu wejścia w życie ustawy są zajęte pod część lotniczą lotnisk międzynarodowych, o których mowa w art. 73 i na których funkcjonują stałe przejścia graniczne, mogą być wyłącznie własnością:

- 1) Skarbu Państwa;
- 2) jednostek samorządu terytorialnego;
- 3) innych państwowych jednostek organizacyjnych, w tym przedsiębiorstw państwowych;
- 4) spółek prawa handlowego, w których udział Skarbu Państwa i jednostek, o których mowa w pkt 2 i 3, 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.

Art. 65a. 1. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane, zgodnie z przepisami odrębnymi i prawem Unii Europejskiej:

- 1) zadania określone w art. 22b, 183 i 197;

2) inwestycje zakładającego lotnisko lub zarządzającego lotniskiem w zakresie budowy, rozbudowy, przebudowy, utrzymania i wyposażenia lotnisk użytku publicznego lub lotnisk użytku wyłącznego realizujących usługi w ogólnym interesie gospodarczym, o których mowa w art. 54 ust. 6.

2. Minister właściwy do spraw transportu, kierując się potrzebą zapewnienia rozwoju infrastruktury transportowej, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania wsparcia finansowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, ze wskazaniem zadań inwestycyjnych podmiotów objętych wsparciem.

Rozdział 2

Eksploatacja lotnisk

Art. 66. 1. Statki powietrzne, z zastrzeżeniem art. 93 i art. 93a, mogą startować z lotnisk i lądować na lotniskach wpisanych do rejestru lotnisk, których dane techniczne i eksploatacyjne są opublikowane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3. Aktualne dane techniczne i eksploatacyjne lotnisk są przekazywane do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych przez zarządzającego lotniskiem.

1a. Cywilne statki powietrzne wykonujące loty, o których mowa w art. 66a ust. 1, mogą startować z lotnisk wojskowych i lądować na lotniskach wojskowych, których dane techniczne i eksploatacyjne są opublikowane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3.

1b. Aktualne dane techniczne i eksploatacyjne lotnisk, o których mowa w ust. 1a, są przekazywane do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych przez Ministra Obrony Narodowej.

1c. W przypadku wykonywania lotów w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu żołnierzy, funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Biura Ochrony Rządu oraz pracowników wojska, Minister Obrony Narodowej oprócz danych, o których mowa w ust. 1a, przekazuje do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych także potwierdzenie spełnienia przez lotniska wojskowe wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 6.

1d. Do danych technicznych i eksploatacyjnych, o których mowa w ust. 1a, stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 6 oraz przepisy rozporządzenia

Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiającego wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 23 z 27.01.2010, str. 6).

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 lub zdrowia ludzi, poszukiwania lub ratownictwa, w celu zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia, a także lot w ramach działań bezpośrednio związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i z obronnością państwa.

Art. 66a. 1. Cywilne statki powietrzne mogą startować z lotnisk wojskowych i lądować na lotniskach wojskowych w przypadku wykonywania lotów:

- 1) krajowych wyłącznie przez:
 - a) samoloty z napędem śmigłowym o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 5700 kg włącznie lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 10,
 - b) śmigłowce,
 - c) statki powietrzne bez napędu,
 - d) aerostaty;
- 2) w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu ładunków;
- 3) w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu żołnierzy, funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Biura Ochrony Rządu oraz pracowników wojska, gdy lotniska te spełniają wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 6.

2. Potwierdzenia spełnienia przez lotniska wojskowe wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 6 dokonuje Minister Obrony Narodowej na wniosek jednostki organizacyjnej lub związku organizacyjnego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko wojskowe do użytkowania.

3. Lotniska wojskowe, z których startują i na których lądują wojskowe statki powietrzne lub cywilne statki powietrzne, w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, są lotniskami wykorzystywanymi jedynie do celów wojskowych.

4. Jednostka organizacyjna lub związek organizacyjny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko wojskowe do użytkowania, informują zarządzającego lotniskiem cywilnym, na którym ma lądować cywilny statek powietrzny wykonujący lot z lotniska użytkowanego przez tę jednostkę lub ten związek, iż lotnisko wojskowe jest wykorzystywane jedynie do celów wojskowych i nie jest portem lotniczym lub częścią portu lotniczego, o którym mowa w art. 2 ust. 1 lit. a rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 300/2008/WE”. Informacja dotycząca wykorzystywania lotniska wojskowego jedynie do celów wojskowych jest potwierdzona odpowiednią uwagą w planie lotu.

5. Jednostka organizacyjna lub związek organizacyjny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko wojskowe do użytkowania, zapewniają we własnym zakresie ochronę przed aktami bezprawnej ingerencji zagrażającymi bezpieczeństwu lotów, o których mowa w ust. 1.

Art. 66b. 1. W przypadku wykorzystywania lotnisk wojskowych do startów i lądowań cywilnych statków powietrznych wykonujących loty, o których mowa w art. 66a ust. 1:

- 1) służby żeglugi powietrznej są zapewniane na podstawie art. 7 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 550/2004/WE”;
- 2) stosuje się przepisy art. 27 i art. 155 w zakresie kontroli przewoźników lotniczych lub innych użytkowników cywilnych statków powietrznych oraz osób posiadających licencję personelu lotniczego i podmiotów posiadających certyfikat agenta obsługi naziemnej.

2. Wojskowe służby żeglugi powietrznej zapewnione na podstawie art. 7 ust. 5 rozporządzenia nr 550/2004/WE, spełniają wspólne wymogi dotyczące

zapewniania służb żeglugi powietrznej określone na podstawie art. 6 rozporządzenia nr 550/2004/WE.

3. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, środki, które należy podjąć w celu zapewnienia zgodności działań wojskowych służb żeglugi powietrznej ze wspólnymi wymogami dotyczącymi zapewniania służb żeglugi powietrznej określonymi na podstawie art. 6 rozporządzenia nr 550/2004/WE, z uwzględnieniem zasad współpracy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego z odpowiednimi służbami i organami wojskowymi oraz innymi organami państwowymi.

Art. 67. 1. Statki powietrzne i ich użytkownicy mają prawo korzystać z lotnisk użytku publicznego na równych zasadach.

2. Warunki korzystania z lotnisk użytku publicznego, w tym opłaty za to korzystanie, mogą być zróżnicowane wyłącznie w sposób niepowodujący dyskryminacji użytkowników i zapewniający zachowanie zasad uczciwej konkurencji, w szczególności ze względu na rodzaje i charakterystyki statków powietrznych oraz charakter 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, tworzone są:

- 1) komitety z udziałem przedstawicieli: zarządzających lotniskami, organów służb ruchu lotniczego, użytkowników lotnisk lub reprezentujących ich organizacji oraz podmiotów świadczących obsługę naziemną;
- 2) odpowiednie organizacje użytkowników lotnisk reprezentujące ich interesy.

4. Wprowadzenie oraz zniesienie w porcie lotniczym koordynacji lub organizacji rozkładów lotów, o której mowa w rozporządzeniu nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.

5. (uchylony)

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) współdziałania oraz konsultacji przewoźników lotniczych i ich organizacji z zarządami lotnisk i koordynatorami w sprawach koordynacji rozkładów lotów w porcie lotniczym.

7. (uchylony)

Art. 67a. (uchylony)

Art. 67b. 1. W porcie lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, Prezes Urzędu, zgodnie z rozporządzeniem nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, powołuje i odwołuje koordynatora.

2. Koordynator powinien spełniać następujące warunki:

- 1) posiadać wykształcenie wyższe i wiedzę lub doświadczenie w zakresie planowania rozkładów lotów lub siatki połączeń;
- 2) posiadać biegłą znajomość języka polskiego i angielskiego;
- 3) nie być skazany prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne: karne skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bezpieczeństwu powszechnemu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi, prawom osób wykonujących pracę zarobkową oraz wiarygodności dokumentów (wymóg dobrej reputacji);
- 4) nie mieć powiązań gospodarczych oraz nie pozostawać w stosunku zależności lub dominacji wobec jakiegokolwiek zarządzającego lotniskiem lub przewoźnika lotniczego;
- 5) swoją dotychczasową działalnością dawać rękojmię należytego sprawowania funkcji.

3. Jeżeli koordynatorem jest osoba prawna, warunki, o których mowa w ust. 2, stosuje się odpowiednio do osób działających w jej imieniu w zakresie koordynacji rozkładów lotów oraz osób faktycznie pełniących działalność koordynacyjną.

4. Nadzór nad działalnością koordynatora sprawuje Prezes Urzędu.

Art. 67c. 1. Zadania koordynatora określa rozporządzenie nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty.

2. Koordynator działa na własny rachunek i nie jest przedsiębiorcą w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

3. Do koordynatora stosuje się przepisy dotyczące osoby prowadzącej pozarolniczą działalność gospodarczą w rozumieniu przepisów ustaw: z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2032 i 2048 oraz z 2017 r. poz. 60, 528 i 648), z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 963, z późn. zm.⁸⁾), z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 887, z późn. zm.⁹⁾) oraz z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1793, z późn. zm.¹⁰⁾).

4. Koszty koordynacji w porcie lotniczym, w szczególności koszty: bieżącej działalności koordynatora, zapewnienia niezbędnych urządzeń i pomieszczeń, utrzymywania uprawnień, wynagrodzeń koordynatora oraz osób zatrudnionych w jego biurze, pokrywane są z budżetu koordynatora.

Art. 67d. 1. Koszty koordynacji w porcie lotniczym pokrywane są z opłat za koordynację wnoszonych do budżetu koordynatora. W kosztach koordynacji rozkładów lotów stanowiących podstawę ustalenia opłat za koordynację rozkładów lotów nie mogą być uwzględniane kary pieniężne, o których mowa w ustawie.

2. Opłaty za koordynację, o których mowa w ust. 1, wnoszone są przez:

- 1) przewoźników lotniczych – w łącznej wysokości 50% budżetu koordynatora, proporcjonalnie do liczby operacji lotniczych wykorzystanych przez danego przewoźnika lotniczego w dwóch ostatnich sezonach rozkładowych w porcie lotniczym;
- 2) zarządzających lotniskami, dla których został wyznaczony koordynator – w łącznej wysokości 50% budżetu koordynatora, proporcjonalnie do liczby operacji lotniczych podlegających koordynacji w danym porcie lotniczym w dwóch ostatnich sezonach rozkładowych.

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1247, 1579, 1807, 1810, 1921, 1948, 2138, 2255 i 2260 oraz z 2017 r. poz. 38 i 60.

⁹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1948, 2036 i 2260 oraz z 2017 r. poz. 2, 38 i 715.

¹⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1807, 1860, 1948, 2138, 2173 i 2250 oraz z 2017 r. poz. 60.

3. Koordynator przedstawia Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia projekt budżetu koordynatora, opracowany po zasięgnięciu opinii podmiotów, o których mowa w ust. 2. Zatwierdzenie oraz odmowa zatwierdzenia budżetu koordynatora następuje w drodze decyzji administracyjnej.

4. Projekt budżetu, o którym mowa w ust. 3, przedstawia się do zatwierdzenia nie później niż na dwa miesiące przed rozpoczęciem roku obrotowego, a w przypadku nowo powołanego koordynatora – nie później niż w terminie 2 miesięcy od dnia jego powołania.

Art. 67e. 1. W porcie lotniczym, w którym wprowadzono organizację rozkładów lotów, Prezes Urzędu, zgodnie z rozporządzeniem 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnotowych zasad przydzielania czasu na start i lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, powołuje i odwołuje organizatora rozkładów lotów.

2. Zadania organizatora rozkładów lotów określa rozporządzenie nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnotowych zasad przydzielania czasu na start i lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty.

3. Do organizatora rozkładów lotów stosuje się odpowiednio przepisy art. 67b ust. 2–4, art. 67c ust. 2 i 3 oraz art. 67d.

Art. 67f. 1. W razie zniesienia w porcie lotniczym organizacji rozkładów lotów i jednoczesnego wprowadzenia koordynacji rozkładów lotów, dotychczasowy organizator rozkładów lotów staje się koordynatorem.

2. W razie zniesienia w porcie lotniczym koordynacji rozkładów lotów i jednoczesnego wprowadzenia organizacji rozkładów lotów, dotychczasowy koordynator staje się organizatorem rozkładów lotów.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 2, działalność odpowiednio koordynatora oraz organizatora rozkładów lotów finansowana jest z budżetu dotychczasowego.

Art. 67fa. 1. Na wniosek koordynatora lub zarządzającego lotniskiem, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, podmiot zarządzający przepływem ruchu lotniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 5 rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającego wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego (Dz. Urz. UE L 80 z 26.03.2010, str. 10, z późn. zm.),

przedstawia wnioskodawcy przyjęty plan lotu, który dotyczy tego lotniska, bez zbędnej zwłoki, jednak nie później niż zostanie wykonany lot.

2. Koordynator lub zarządzający lotniskiem, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, zapewnia dostęp do posiadanego planu lotu Prezesowi Urzędu, podmiotom, o których mowa w art. 77 ust. 1, właściwym organom kontroli ruchu lotniczego oraz użytkownikom statków powietrznych.

Art. 67g. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla zapewnienia zasad przejrzystości, obiektywizmu i niedyskryminacji koordynacji i organizacji rozkładów lotów:

- 1) szczegółowe warunki i sposób powoływania i odwoływania koordynatora i organizatora rozkładów lotów oraz sprawowania nadzoru nad ich działalnością;
- 2) szczegółowe zasady opracowywania i zatwierdzania budżetu koordynatora i organizatora rozkładów lotów;
- 3) szczegółowy sposób obliczania wysokości i wnoszenia opłat za koordynację i organizację rozkładów lotów;
- 4) szczegółowy sposób postępowania w razie zniesienia organizacji i koordynacji rozkładów lotów.

Art. 68. 1. (uchylony)

2. 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 rejestru lotnisk;
- 4) (uchylony)
- 5) zapewniać udzielenie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku;
- 6) udostępnić użytkownikom lotniska informacje zawarte w instrukcji operacyjnej lotniska;
- 7) zapewniać organom administracji lotniczej wykonującym czynności służbowe na lotnisku warunki niezbędne do wykonywania tych czynności;

- 8) udostępniać Prezesowi Urzędu, niezależnie od innych obowiązków informacje niezbędne do prowadzenia ewidencji danych dotyczących ruchu statków powietrznych, wielkości ruchu pasażerskiego i przewozu ładunków, zgodnie z systematyką określoną w rozporządzeniu nr 437/2003/WE z dnia 27 lutego 2003 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, towarów i poczty, odpowiednich przepisach krajowych i międzynarodowych (Dz. Urz. WE L 066 z 11.03.2003);
- 9) niezwłocznie zawiadamiać Prezesa Urzędu oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania;
- 10) zorganizować system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska;
- 11) koordynować prace lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego;
- 12) zapewnić dostarczanie informacji meteorologicznej dla potrzeb użytkowników lotnisk;
- 13) posiadać prawo używania nieruchomości w okresie eksploatacji lotniska, z zastrzeżeniem art. 65.

2a. Zarządzający lotniskiem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, uniemożliwia wykonywanie czynności mających wpływ na bezpieczeństwo lotów, jeżeli dalsze ich wykonywanie zagrażałoby temu bezpieczeństwu.

2b. Zarządzający lotniskiem jest obowiązany, na uzasadniony wniosek komendanta placówki Straży Granicznej stwierdzający istnienie zagrożenia bezpieczeństwa lotów, potwierdzony na piśmie, nie później niż w ciągu 24 godzin od jego zgłoszenia, do bezzwłocznego uniemożliwienia wykonywania pracy lub innych czynności osobie realizującej zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w portach lotniczych.

2c. Zarządzający lotniskiem nieposiadającym lotniczego przejścia granicznego może udostępnić lotnisko do wykonywania międzynarodowych lotów niehandlowych, na zasadach określonych w art. 73 ust. 5, po uzyskaniu zgody Komendanta Głównego Straży Granicznej i właściwych organów celnych. Zgoda ta jest udzielana na czas oznaczony.

2d. Wymogu uzyskania zgody, o której mowa w ust. 2c, nie stosuje się do wykonywania międzynarodowych lotów niehandlowych w granicach obszaru

Schengen, jeżeli nie została tymczasowo przywrócona kontrola graniczna zgodnie z art. 23 rozporządzenia (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiającego wspólny kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz. Urz. UE L 105 z 13.04.2006, str. 1).

2e. W przypadku wykonywania lotu międzynarodowego przez cywilny statek powietrzny w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu ładunków lub osób, o których mowa w art. 66a ust. 1 pkt 3, jednostka organizacyjna lub związek organizacyjny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko wojskowe do użytkowania:

- 1) zawiadamiają z co najmniej 24-godzinnym wyprzedzeniem najbliższego komendanta placówki Straży Granicznej, naczelnika urzędu celno-skarbowego oraz kierownika placówki granicznej kontroli sanitarnej, weterynaryjnej i fito-sanitarnej o planowanym przekroczeniu granicy państwowej przez statek powietrzny przewożący ładunek lub osoby nienależące do załogi w celu kontroli tego statku, ładunku lub osób;
- 2) zapewniają funkcjonariuszom i pracownikom placówki Straży Granicznej, urzędu celno-skarbowego oraz placówki granicznej kontroli sanitarnej, weterynaryjnej i fitosanitarnej dojazd do miejsca dokonywania kontroli i powrót z tego miejsca.

2f. Przepisu ust. 2e nie stosuje się w przypadku wykonywania międzynarodowych lotów w granicach obszaru Schengen.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obowiązany jest ponadto:

- 1) prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający ciągłość ruchu lotniczego;
- 1a) niezwłocznie zawiadamiać Prezesa Urzędu oraz instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 8 rozporządzenia nr 255/2010/UE, o wszystkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na pojemność kontroli ruchu lotniczego lub zapotrzebowanie ruchu lotniczego, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania;
- 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) posiadać system zarządzania bezpieczeństwem na lotniskach – w zakresie wymaganym przez przepisy międzynarodowe oraz przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 6;
- 4) koordynować prace zespołu ochrony lotniska;
- 5) posiadać zaktualizowany plan generalny;
- 6) określić granicę części lotniczej lotniska podlegającą zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu;
- 7) posiadać zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1.

4. Zarządzający lotniskiem, na którym funkcjonuje lotnicze przejście graniczne, po uprzednim uzgodnieniu z właściwym miejscowo komendantem placówki Straży Granicznej, jest obowiązany do zapewnienia fizycznego oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych, określonych w art. 2 pkt 3 kodeksu granicznego Schengen, od pasażerów innych lotów podlegających odprawie granicznej, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr VI pkt 2 do tego rozporządzenia.

5. Zarządzający lotniskiem, przewoźnik lotniczy lub agent obsługi naziemnej wykonujący czynności obsługi pasażerów i transportu między statkiem powietrznym a obiektami portu lotniczego jest obowiązany skierować pasażerów do wyznaczonych części portu lotniczego, z uwzględnieniem wymogu oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych niepodlegających odprawie granicznej, określonych w art. 2 pkt 3 rozporządzenia nr 562/2006/WE, od pasażerów innych lotów podlegających odprawie granicznej według zasad określonych w załączniku nr VI pkt 2 do tego rozporządzenia.

Art. 69. 1. Starty i lądowania na lotnisku mogą odbywać się wyłącznie w sposób zgodny z przepisami instrukcji operacyjnej danego lotniska.

2. 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.

3. Instrukcja operacyjna lotniska określa w szczególności:

- 1) dane techniczno-operacyjne lotniska, w tym charakterystykę pola wzlotów, płaszczyzn wznoszenia (podejścia) oraz 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 wzrokowych i radiowych pomocach nawigacyjnych;
- 6) zasady i środki udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu.

4. Instrukcja operacyjna lotniska podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu po uzgodnieniu z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego.

Art. 70. 1. Zarządzający lotniskiem albo podmiot, który posiada prawo własności do nieruchomości, na której znajduje się lotnisko, może przekazać zarządzanie tym lotniskiem innemu podmiotowi spełniającemu wymagania określone w art. 55 ust. 2, po dostarczeniu przez ten podmiot dokumentów, o których mowa w art. 55 ust. 3 pkt 1, 3–5, 8 i 9, za zgodą Prezesa Urzędu wydaną w drodze decyzji administracyjnej.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, w sytuacji gdy nieruchomości, na których znajduje się lotnisko, mają więcej niż jednego właściciela, przekazanie zarządzania wymaga zgody wszystkich właścicieli.

3. W przypadku gdy nieruchomości, na których znajduje się lotnisko, zostały oddane w użytkowanie wieczyste, przekazanie zarządu, o którym mowa w ust. 1, następuje na wniosek zarządzającego lotniskiem albo użytkownika wieczystego.

4. W przypadku przekazania zarządzania lotniskiem użytku wyłącznego nie stosuje się przepisu art. 59a ust. 4 w zakresie dotyczącym kontroli sprawdzającej na lotnisku wykonywanej przed wydaniem decyzji administracyjnej.

Art. 71. 1. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, ograniczyć ruch na lotnisku lub 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. 71a. 1. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadzić ograniczenia lub zakazy wykonywania operacji lotniczych przez cywilne poddźwiękowe samoloty z napędem odrzutowym, posiadające maksymalną masę startową (MTOM) nie mniejszą niż 34 000 kg albo mieszczące, zgodnie z certyfikatem typu samolotu, więcej niż 19 miejsc pasażerskich, z wyłączeniem miejsc przeznaczonych wyłącznie dla załogi, w celu ograniczenia hałasu emitowanego na lotnisku, na którym, w ciągu ostatnich 3 lat kalendarzowych, było wykonywanych średnio nie mniej niż 50 000 operacji lotniczych rocznie.

2. Ograniczenia i zakazy, o których mowa w ust. 1, dotyczą samolotów marginalnie zgodnych, tj. o skumulowanym marginesie hałasu wynoszącym nie więcej niż 5 EPNdB (efektywnie odczuwalny hałas w decybelach). Przez skumulowany margines hałasu rozumie się sumę różnic pomiędzy dopuszczalnym poziomem hałasu a poziomem hałasu określonym w świadectwie zdatości statku powietrznego w zakresie hałasu, według pomiarów dokonywanych w trzech punktach referencyjnych; dopuszczalny poziom hałasu oraz punkty referencyjne określa Rozdział 3 części II Tomu I Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

3. Ograniczenia i zakazy, o których mowa w ust. 1, wprowadza się z uwzględnieniem zasady zrównoważonego podejścia oraz bodźców ekonomicznych oraz biorąc pod uwagę przewidywane koszty i korzyści ich wprowadzenia oraz charakterystykę danego lotniska.

4. Przez zasadę zrównoważonego podejścia rozumie się wybór metod i środków zmierzających do ograniczenia hałasu na lotnisku i w jego otoczeniu polegających na:

- 1) ograniczaniu hałasu emitowanego przez samoloty (zmniejszenie poziomu hałasu źródła);
- 2) odpowiednim planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
- 3) odpowiednim zarządzaniu ruchem lotniczym w celu zmniejszenia uciążliwości hałasu na lotnisku i w jego otoczeniu;
- 4) wprowadzaniu ograniczeń i zakazów operacji lotniczych na określonym lotnisku.

5. Wyboru metod i środków, o których mowa w ust. 4, dokonuje się, biorąc pod uwagę:

- 1) zasadę niedyskryminowania przewoźników lotniczych i producentów samolotów;
- 2) konieczność zastosowania środków, które nie byłyby bardziej restrykcyjne, niż jest to konieczne ze względu na ochronę środowiska na określonym lotnisku.

6. (uchylony)

Art. 71b. 1. Decyzję, o której mowa w art. 71a ust. 1, wydaje się w uzgodnieniu z właściwym terytorialnie wojewodą oraz po przeprowadzeniu konsultacji z podmiotami, które mają lub mogą mieć interes faktyczny lub prawny we wprowadzeniu ograniczeń lub zakazów wykonywania operacji lotniczych, w szczególności z zarządzającym lotniskiem oraz z właściwym komitetem przewoźników, jeżeli został on utworzony.

2. Decyzję, o której mowa w art. 71a ust. 1, wydaje się przy uwzględnieniu, w odpowiednim zakresie, informacji określonych na podstawie art. 71e.

3. Informacje, o których mowa w ust. 2, zarządzający lotniskiem dostarcza Prezesowi Urzędu.

4. Organy i jednostki właściwe ze względu na rodzaj informacji, o których mowa w ust. 2, obowiązane są do dostarczania ich Prezesowi Urzędu lub zarządzającemu lotniskiem na wniosek Prezesa Urzędu.

5. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do ograniczeń wprowadzonych w wyniku drobnych zmian technicznych niestwarzających istotnych kosztów dla użytkowników statków powietrznych w żadnym z portów lotniczych państw członkowskich Unii Europejskiej.

Art. 71c. 1. Ograniczenia i zakazy, o których mowa w art. 71a ust. 4 pkt 4, mogą polegać na:

- 1) zakazie zwiększania liczby operacji lotniczych wykonywanych na lotnisku w stosunku do roku poprzedniego – po upływie 6 miesięcy od dnia przeprowadzenia oceny poziomu hałasu,
- 2) nakazie zmniejszenia przez każdego z przewoźników lotniczych liczby operacji lotniczych wykonywanych na lotnisku o nie więcej niż 20% w stosunku do roku

poprzedniego – po upływie nie mniej niż 6 miesięcy od dnia ustanowienia zakazu, o którym mowa w pkt 1

– niezależnie od zakazów wprowadzonych na podstawie art. 119 ust. 5.

2. W przypadku lotniska Łódź-Lublinek, Prezes Urzędu może wprowadzić ograniczenia i zakazy, o których mowa w ust. 1, również w stosunku do samolotów innych niż marginalnie zgodne, jeżeli samoloty te nie spełniają wymagań określonych w Rozdziale 4 części II Tomu I Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

3. Ograniczenia i zakazy, o których mowa w ust. 1 i 2, Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie:

- 1) 6 miesięcy przed dniem ich wejścia w życie – w przypadku zakazów, o których mowa w ust. 1 pkt 1,
- 2) 1 roku przed dniem ich wejścia w życie – w przypadku nakazów, o których mowa w ust. 1 pkt 2

– jednak nie później niż w terminie 2 miesięcy przed rozpoczęciem najbliższego sezonu rozkładowego.

4. O wprowadzeniu ograniczeń, o których mowa w ust. 1 i 2, Prezes Urzędu powiadamia Komisję Europejską oraz właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej.

Art. 71d. Prezes Urzędu może wydać zgodę na wykonanie określonej operacji lotniczej z pominięciem ograniczeń i zakazów, o których mowa w art. 71c, jeżeli:

- 1) operacja lotnicza wykonywana przez samolot ma charakter wyjątkowy i nie uzasadnia jego objęcia ograniczeniami, o których mowa w art. 71c;
- 2) samolot wykonuje lot o charakterze niezarobkowym, w celu jego przebudowy, naprawy lub obsługi.

Art. 71e. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska, mając na względzie potrzebę ograniczenia lub zmniejszenia uciążliwości hałasu na lotnisku lub w jego otoczeniu, kierując się zasadą zrównoważonego podejścia, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres informacji wymaganych do wydania decyzji, o której mowa w art. 71a.
- 2) (uchylony)

Art. 72. 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 użytku publicznego lub wykreśla lotnisko z rejestru lotnisk.

Art. 73. 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. W przypadku wyznaczenia lotniska jako lotniska międzynarodowego dokonuje się odpowiedniego wpisu do rejestru lotnisk.

3. Lotnisko, o którym mowa w ust. 4, jest obiektem transportu publicznego w rozumieniu ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2016 r. poz. 2147 i 2260 oraz z 2017 r. poz. 624).

4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, lotniska międzynarodowe, z uwzględnieniem potrzeb danego regionu oraz przepisów określających lotnicze przejścia graniczne.

5. W przypadku międzynarodowych lotów niehandlowych, w szczególności wykonywanych w ramach imprez masowych, starty i lądowania statków powietrznych na lotniskach innych niż określone w ust. 1 mogą być wykonywane z uwzględnieniem art. 145 i art. 146 oraz po powiadomieniu instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.

6. Koszty związane z kontrolą ruchu granicznego i kontrolą celną w przypadkach startów i lądowań, o których mowa w ust. 5, ponosi zarządzający lotniskiem.

Art. 74. 1. Służby publiczne i organy administracji publicznej korzystają z obiektów i urządzeń lotniska w zakresie niezbędnym do wykonywania ich zadań.

2. Zarządzający lotniskiem jest obowiązany udostępnić służbom publicznym i organom administracji publicznej niezbędne obiekty i urządzenia, o których mowa

w ust. 1, zaś służby publiczne i organy administracji publicznej są obowiązane pokryć koszty eksploatacji tych obiektów i urządzeń w wysokości kosztów faktycznie poniesionych z tego tytułu przez zarządzającego lotniskiem.

3. Obowiązek pokrywania przez Straż Graniczną kosztów eksploatacji obiektów i urządzeń lotniska, o których mowa w ust. 2, w zakresie wynikającym ze współdziałania Straży Granicznej z Prezesem Urzędu sprawującym nadzór nad wykonywaną przez zarządzającego lotniskiem kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym obejmuje wyłącznie koszty:

- 1) zużycia energii elektrycznej i ciepłej, wody i gazu;
- 2) usług telekomunikacyjnych.

4. Szczegółowe warunki udostępnienia obiektów i urządzeń, o których mowa w ust. 1–3, określają umowy zawierane między zarządzającym lotniskiem a służbami publicznymi i organami administracji publicznej.

5. Przepisy ust. 1–4 nie naruszają przepisów ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 660) oraz innych ustaw określających zadania służb i organów, o których mowa w ust. 1.

Art. 75. 1. Zarządzający lotniskiem może pobierać opłaty za korzystanie z obiektów, urządzeń lub usług udostępnianych wyłącznie przez tego zarządzającego lotniskiem, związanych ze startem, lądowaniem, oświetleniem, parkowaniem statków powietrznych lub obsługą ładunków (towarów i poczty) lub pasażerów (opłaty lotniskowe), z zastrzeżeniem ust. 3. Opłaty lotniskowe są pobierane od podmiotu na rzecz którego udostępniane są te obiekty, urządzenia lub usługi, od użytkownika statku powietrznego lub innego eksploatującego statek powietrzny w momencie wykonywania operacji lotniczej. Opłaty lotniskowe obejmują również opłaty i dopłaty, o których mowa w ust. 4.

2. Opłaty lotniskowe nie obejmują usług, o których mowa w art. 176, a także korzystania z urządzeń i przestrzeni lotniska oraz scentralizowanej infrastruktury, o których mowa w art. 180 ust. 2 i 3.

3. Opłaty lotniskowe nie obejmują usług związanych z obsługą pasażerów niepełnosprawnych oraz pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz. Urz. UE L 204 z 26.07.2006,

str. 1). Na żądanie Prezesa Urzędu każdy dostawca usług związanych z obsługą pasażerów niepełnosprawnych jest zobowiązany do przedstawienia szczegółowej informacji dotyczącej kosztów zapewnienia tych usług i kalkulacji stawek opłat za nie. Na podstawie uzyskanych informacji Prezes Urzędu może nakazać, w drodze decyzji, zmianę wysokości opłat, jeżeli stwierdzi naruszenie zasad zawartych w rozporządzeniu 1107/2006/WE.

4. Na lotniskach użytku publicznego, na których występują problemy związane z ochroną środowiska przed nadmiernym hałasem, zarządzający lotniskiem może ustalić dopłaty do opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 1, albo wyodrębnić opłatę hałasową. W takim przypadku zarządzający lotniskiem ma obowiązek utworzenia funduszu celowego w wysokości pobieranych dopłat albo opłat związanych z ochroną środowiska przed nadmiernym hałasem, którego środki są przeznaczane wyłącznie na pokrycie kosztów ochrony środowiska związanych z pomiarem emisji czynników szkodliwych, prowadzeniem działalności zapobiegawczych oraz usuwaniem skutków spowodowanych oddziaływaniem hałasu na środowisko.

5. Środki funduszu, o którym mowa w ust. 4, są przechowywane na wyodrębnionym oprocentowanym rachunku bankowym. Uzyskane odsetki bankowe powiększają środki tego funduszu.

6. W kosztach stanowiących podstawę ustalania przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego opłat lotniskowych nie mogą być uwzględniane kary pieniężne, o których mowa w ustawie.

Art. 76. 1. Nie pobiera się opłat lotniskowych na lotniskach użytku publicznego od podmiotu realizującego w interesie publicznym zadania związane z wykonaniem lotu:

- 1) w celu zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego, chyba że lot ten jest wykonywany w ramach prowadzonej działalności gospodarczej – potwierdzonego:
 - a) statusem lotu:
 - HOSP (lot statku powietrznego wykonywany w celu niesienia pomocy medycznej zgłoszony przez odpowiednie służby medyczne), lub
 - SAR (lot statku powietrznego wykonującego akcję poszukiwawczo-ratowniczą), lub

- HUM (lot statku powietrznego biorącego udział w akcji humanitarnej),
lub
 - b) odpowiednią uwagą w planie lotu;
- 2) w przypadkach ochrony granic, zapewnienia bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego – potwierdzonego:
- a) statusem lotu:
 - STATE (lot państwowego i cywilnego statku powietrznego w misjach wojskowych, policyjnych, celnych lub Straży Granicznej), lub
 - GARDA (hasło, na jakie statek powietrzny wykonuje zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy), lub
 - b) odpowiednią uwagą w planie lotu;
- 3) wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny, głowy państwa, przewodniczącego parlamentu lub jego izby, szefa rządu lub osoby zajmującej stanowisko równorzędne – potwierdzonego:
- a) statusem lotu HEAD (lot polskiego statku powietrznego nadany przez Szefa Biura Ochrony Rządu), lub
 - b) odpowiednią uwagą w planie lotu.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, przekazuje zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego, nie później niż w ciągu 24 godzin od zaistnienia zdarzenia będącego podstawą do pobierania opłat lotniskowych, w sposób określony przez zarządzającego lotniskiem w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3, kopię planu lotu potwierdzającego prawo do skorzystania ze zwolnienia.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego zawiera w taryfie opłat lotniskowych informację odnośnie do lotów zwolnionych z opłat lotniskowych na podstawie ust. 1.

4. W przypadku lotów wojskowych statków powietrznych oraz wojskowych statków powietrznych państw obcych wykonywanych na lotniskach, o których mowa w art. 60 ust. 3, opłaty lotniskowe określa się w umowie operacyjnej, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 83 ust. 2, zawartej przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego oraz jednostkę organizacyjną wskazaną przez Ministra Obrony Narodowej, z uwzględnieniem udziału obu stron umowy w założeniu lotniska

użytku publicznego oraz w ponoszeniu kosztów utrzymania i eksploatacji tego lotniska.

Art. 77. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przed wprowadzeniem lub zmianą opłat lotniskowych opracowuje projekt taryfy opłat lotniskowych z wyszczególnieniem wysokości opłat standardowych, dodatkowych i zniżek od tych opłat wraz z zasadami ich naliczania i udzielania oraz przeprowadza konsultacje projektu taryfy opłat lotniskowych z przewoźnikami lotniczymi stale korzystającymi z danego lotniska lub podmiotami ich reprezentującymi, w szczególności działającym na danym lotnisku komitetem przewoźników lotniczych lub stowarzyszeniami przewoźników lotniczych. Zarządzający lotniskiem może przeprowadzić konsultacje także z innymi podmiotami korzystającymi z obiektów, urządzeń lub usług, o których mowa w art. 75 ust. 1. Konsultacje dotyczą wysokości, struktury, zasad naliczania opłat lotniskowych oraz udzielania zniżek od tych opłat.

2. Przewoźnikiem lotniczym stale korzystającym z lotniska, o którym mowa w ust. 1, jest przewoźnik lotniczy, który spełnia jeden z następujących warunków:

- 1) w sezonie rozkładowym, w którym prowadzone są konsultacje, wykonuje regularny przewóz lotniczy do lub z danego lotniska, lub wykonywał taki przewóz w sezonie rozkładowym poprzedzającym sezon, w którym prowadzone są konsultacje i zgłosił zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego zamiar wykonywania regularnego przewozu lotniczego w równoważnym sezonie rozkładowym, w stosunku do którego wykonywał taki przewóz;
- 2) w sezonie rozkładowym poprzedzającym sezon, w którym prowadzone są konsultacje lub w sezonie rozkładowym, w którym prowadzone są konsultacje, wykonał 10 lub więcej lotów nieregularnych i nadal wykonuje przewóz lotniczy z tego lotniska w czasie prowadzenia konsultacji.

3. Celem konsultacji, o których mowa w ust. 1, jest przekazanie informacji dotyczących proponowanych opłat lotniskowych i uzyskanie opinii podmiotów, o których mowa w ust. 1, oraz osiągnięcie przez strony porozumienia w sprawie taryfy opłat lotniskowych w możliwie najszerszym zakresie.

4. Podmioty, o których mowa w ust. 1, przedstawiają opinie wraz z uzasadnieniem, w szczególności dotyczącym wpływu proponowanych zmian na ich sytuację ekonomiczno-operacyjną. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przed podjęciem decyzji w sprawie taryfy opłat lotniskowych rozpatruje przedstawione

z uzasadnieniem opinie, a w przypadku ich nieuwzględnienia sporządza uzasadnienie, które przekazuje niezwłocznie podmiotom, o których mowa w ust. 1.

5. Prezes Urzędu może zażądać od zarządzającego lotniskiem użytku publicznego przedstawienia dokumentacji potwierdzającej właściwe przeprowadzenie konsultacji, o których mowa w ust. 1, w tym opinii podmiotów, o których mowa w ust. 1, oraz uzasadnienia ich nieuwzględnienia.

6. Informacje przekazywane podczas konsultacji, o których mowa w ust. 1 i art. 77c ust. 1 i 3, stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. poz. 1503, z późn. zm.¹¹⁾).

Art. 77a. 1. Na wniosek zarządzającego lotniskiem użytku publicznego minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, może w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) ustanowić sieć portów lotniczych stanowiącą grupę lotnisk użytku publicznego zarządzanych przez tego samego zarządzającego, w ramach której wprowadza się wspólny system opłat lotniskowych, albo
- 2) wyrazić zgodę na zastosowanie przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego wspólnego systemu opłat lotniskowych na lotniskach użytku publicznego obsługujących to samo miasto lub konurbację

– mając na uwadze konieczność realizacji zasad niedyskryminacji oraz uwzględniając istniejące programy, strategie i decyzje w zakresie polityki transportowej dotyczącej lotnictwa cywilnego.

2. Przed złożeniem wniosku, o którym mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem użytku publicznego przeprowadza konsultacje z przewoźnikami lotniczymi stale korzystającymi z tych lotnisk, planowanych do objęcia siecią portów lotniczych albo wspólnym systemem opłat lotniskowych lub podmiotami ich reprezentującymi, w szczególności działającymi na tych lotniskach komitetami przewoźników lotniczych lub stowarzyszeniami przewoźników lotniczych, dotyczące propozycji ustanowienia odpowiednio sieci portów lotniczych albo wspólnego systemu opłat lotniskowych.

¹¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. poz. 959, 1693 i 1804, z 2005 r. poz. 68, z 2007 r. poz. 1206 oraz z 2009 r. poz. 1540.

3. Przez przewoźnika lotniczego stale korzystającego z lotniska, o którym mowa w ust. 2, rozumie się przewoźnika lotniczego, o którym mowa w art. 77 ust. 2.

4. W przypadku gdy co najmniej jedno z lotnisk planowanych do objęcia wspólnym systemem opłat lotniskowych dla lotnisk obsługujących to samo miasto lub konurbację:

- 1) obsługuje w ciągu roku więcej niż 5 000 000 pasażerów, albo
- 2) obsłużyło największą liczbę pasażerów spośród lotnisk użytku publicznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku kalendarzowym poprzedzającym złożenie wniosku o wyrażenie zgody na zastosowanie przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego wspólnego systemu opłat lotniskowych, jeżeli żadne lotnisko w Rzeczypospolitej Polskiej nie spełnia kryterium określonego w pkt 1

– minister właściwy do spraw transportu, nie później niż na miesiąc przed dniem wyrażenia zgody na zastosowanie wspólnego systemu opłat lotniskowych, przesyła do Komisji Europejskiej informację o planowanym wyrażeniu tej zgody.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, zarządzający lotniskiem przeprowadza w stosunku do każdego z lotnisk planowanych do objęcia wspólnym systemem opłat konsultacje zgodnie z art. 77c.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb ustanawiania sieci portów lotniczych i wspólnego systemu opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze konieczność zapewnienia przejrzystości systemu opłat lotniskowych.

Art. 77b. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku nie więcej niż 5 000 000 pasażerów przekazuje Prezesowi Urzędu oraz podmiotom, o których mowa w art. 77 ust. 1, do wiadomości, nie później niż na 40 dni przed planowanym terminem wejścia w życie taryfy opłat lotniskowych, ustaloną przez niego, po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 77, taryfę opłat lotniskowych.

2. Prezes Urzędu, w terminie 14 dni od dnia otrzymania taryfy opłat lotniskowych, o której mowa w ust. 1, w drodze decyzji administracyjnej, nakazuje zmianę taryfy opłat lotniskowych w przypadku, gdy jest ona niezgodna z zasadami dotyczącymi ustalania opłat lotniskowych ustalonymi w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym lub w przepisach międzynarodowych, w tym gdy

zarządzający lotniskiem nie dopełnił obowiązku przeprowadzenia konsultacji zgodnie z art. 77. W decyzji Prezes Urzędu określa, czy zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany do ponownego przeprowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, biorąc pod uwagę zakres nakazanej zmiany oraz jej wpływ na przewoźników lotniczych.

3. Prezes Urzędu może, w celu weryfikacji zgodności taryfy opłat lotniskowych z zasadami, o których mowa w ust. 2, zażądać od zarządzającego lotniskiem przedstawienia informacji potwierdzających zgodność taryfy opłat lotniskowych z tymi zasadami. W takim przypadku termin 14 dni, o którym mowa w ust. 2, biegnie od dnia otrzymania żądanych informacji. W okresie tym przekazana do wiadomości Prezesa Urzędu taryfa opłat lotniskowych nie wchodzi w życie.

4. Z zastrzeżeniem ust. 3, taryfa opłat lotniskowych, o której mowa w ust. 1, wchodzi w życie, jeżeli Prezes Urzędu nie nakazał jej zmiany w terminie, o którym mowa w ust. 2 lub 7.

5. Przewoźnik lotniczy stale korzystający z danego lotniska, o którym mowa w art. 77 ust. 2, lub podmiot reprezentujący takich przewoźników, w szczególności działający na danym lotnisku komitet przewoźników lotniczych lub stowarzyszeniami przewoźników lotniczych, w terminie 14 dni od dnia otrzymania taryfy opłat lotniskowych, o której mowa w ust. 1, może w przypadku uznania, iż ustalona przez zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, taryfa opłat lotniskowych narusza zasady ustalania opłat lotniskowych określone w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym lub przepisach międzynarodowych, zwrócić się do Prezesa Urzędu z wnioskiem o nakazanie zmiany taryfy opłat lotniskowych, o której mowa w ust. 1, na tym lotnisku.

6. Wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 5, przedstawia się uzasadnienie obejmujące:

- 1) wskazanie postanowień taryfy opłat lotniskowych naruszających zasady, o których mowa w ust. 5;
- 2) wskazanie przepisów Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawa lotniczego lub prawa międzynarodowego, które zostały naruszone;
- 3) argumenty potwierdzające naruszenia, o których mowa w pkt 1.

7. Po rozpatrzeniu wniosku, o którym mowa w ust. 5, w przypadku stwierdzenia, że taryfa opłat lotniskowych, o której mowa w ust. 1, narusza zasady ustalania tych

opłat określone w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym lub przepisach międzynarodowych Prezes Urzędu, w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku, w drodze decyzji administracyjnej, nakazuje jej zmianę. Przepis ust. 3 stosuje się odpowiednio.

8. Przepisy ust. 1–7 stosuje się odpowiednio do zmiany poszczególnych postanowień taryfy opłat lotniskowych.

9. W przypadku nowo zakładanych lotnisk użytku publicznego przepisy ust. 1–7 stosuje się, przy czym konsultacje, o których mowa w art. 77 ust. 1, prowadzone są z przewoźnikami lotniczymi, którzy planują wykonywanie operacji do lub z danego lotniska użytku publicznego w sezonie rozkładowym, w którym planowane jest wejście w życie taryfy opłat lotniskowych lub w pierwszym sezonie rozkładowym następującym po sezonie, w którym planowane jest wejście w życie opłat, i poinformowali o takich planach zarządzającego lotniskiem, lub z przedstawicielami tych przewoźników. Konsultacje, o których mowa w zdaniu poprzednim mogą zostać rozpoczęte już po złożeniu przez zarządzającego lotniskiem wniosku o wydanie certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 3 pkt 3, z zastrzeżeniem, iż tak konsultowane opłaty lotniskowe wejdą w życie nie wcześniej, niż po uzyskaniu przez tego zarządzającego wymaganych przepisami ustawy certyfikatów i zezwoleń.

10. Przepisów ust. 1–9 nie stosuje się do zarządzającego lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku nie więcej niż 5 000 000 pasażerów, które jest lotniskiem użytku publicznego obsługującym największą liczbę pasażerów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 77c. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku więcej niż 5 000 000 pasażerów albo – jeżeli żadne lotnisko użytku publicznego w Rzeczypospolitej Polskiej nie spełnia tego kryterium – lotniskiem użytku publicznego, które w roku kalendarzowym poprzedzającym rozpoczęcie konsultacji obsłużyło największą liczbę pasażerów spośród lotnisk na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, oprócz realizacji obowiązku prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, jest obowiązany do corocznego prowadzenia konsultacji z podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1, dotyczących funkcjonowania systemu opłat lotniskowych, wysokości tych opłat oraz jakości usług świadczonych w zamian za opłaty lotniskowe. W ramach prowadzonych konsultacji zarządzający lotniskiem przekazuje podmiotom, o których mowa w art. 77 ust. 1,

informacje dotyczące w szczególności metody ustalania opłat oraz związanych z opłatami kosztów i przychodów, w tym pochodzących ze środków publicznych, jak również usług i elementów infrastruktury udostępnianych w zamian za pobierane opłaty, w tym stopnia wykorzystania tej infrastruktury oraz prognoz dotyczących ruchu lotniczego i opłat, a także planów rozwoju infrastruktury i ich wpływu na przepustowość portu lotniczego.

2. Przepisu ust. 1 zdanie pierwsze nie stosuje się, jeżeli w trakcie ostatnich przeprowadzonych konsultacji, o których mowa w ust. 1 albo w art. 77 ust. 1, zawarte zostało porozumienie między zarządzającym lotniskiem a podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1, w którym został określony inny termin prowadzenia konsultacji. W takim przypadku konsultacje prowadzone są w terminie określonym w tym porozumieniu.

3. Prezes Urzędu może z urzędu albo na uzasadniony wniosek przewoźnika lotniczego, o którym mowa w art. 77 ust. 2, lub podmiotu reprezentującego takich przewoźników nakazać zarządzającemu tym lotniskiem przeprowadzenie dodatkowych konsultacji, wskazując jednocześnie na uzasadnienie dla takiego żądania. Zakres konsultacji jest tożsamy z zakresem określonym w ust. 1.

4. Na wniosek zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, przed przeprowadzeniem konsultacji, o których mowa w ust. 1, 3 lub w art. 77 ust. 1, przewoźnicy lotniczy są obowiązani przedstawić zarządzającemu lotniskiem informacje dotyczące w szczególności prognoz ruchu, rodzaju i liczby eksploatowanych statków powietrznych oraz ich działalności na tym lotnisku.

5. Przewoźnik lotniczy, który mimo wniosku zarządzającego lotniskiem użytku publicznego nie przedstawił informacji, o których mowa w ust. 4, traci prawo do udziału w najbliższych konsultacjach, o których mowa w ust. 1, 3 lub w art. 77 ust. 1.

Art. 77d. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1, po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, z co najmniej kwartalnym wyprzedzeniem przed planowanym dniem wejścia w życie, taryfę opłat lotniskowych wraz z jej uzasadnieniem.

2. W przypadkach uzasadnionych wyjątkowymi, niemożliwymi do przewidzenia wcześniej okolicznościami, na wniosek zarządzającego lotniskiem użytku publicznego zawierający uzasadnienie opisujące te okoliczności, Prezes Urzędu może

wyrazić zgodę na skrócenie terminu, o którym mowa w ust. 1. Termin przedstawienia taryfy opłat lotniskowych do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu nie może być jednak krótszy niż 2 miesiące przed planowanym dniem wejścia tej taryfy w życie.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do zmiany poszczególnych postanowień taryfy opłat lotniskowych.

4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do usunięcia oczywistej omyłki pisarskiej w taryfie opłat lotniskowych oraz do zmian wynikających bezpośrednio ze zmiany przepisów prawa w zakresie innym niż przepisy ustawy dotyczące opłat lotniskowych, pod warunkiem że zmiany te nie mają wpływu na wysokość opłat lotniskowych lub zniżek. W takiej sytuacji zarządzający lotniskiem dokonuje samodzielnie zmiany postanowień taryfy i przekazuje zmienioną taryfę do wiadomości Prezesa Urzędu. Zmiana wchodzi w życie, pod warunkiem że w terminie 7 dni od dnia jej otrzymania Prezes Urzędu nie wyrazi sprzeciwu.

5. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, odmawia zatwierdzenia taryfy opłat lotniskowych albo jej części lub nakazuje jej zmianę, w przypadku gdy jest ona niezgodna z zasadami dotyczącymi ustalania opłat lotniskowych ustalonymi w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym, przepisach prawa Unii Europejskiej lub w przepisach międzynarodowych, w tym gdy zarządzający lotniskiem nie dopełnił obowiązku przeprowadzenia konsultacji zgodnie z art. 77 lub art. 77c. W decyzji Prezes Urzędu określa, czy zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany do ponownego przeprowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, biorąc pod uwagę zakres nakazanej zmiany oraz jej wpływ na przewoźników lotniczych.

6. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, odmówić zatwierdzenia taryfy opłat lotniskowych albo jej części lub nakazać jej zmianę, w przypadku gdy w sposób istotny i nieuzasadniony odbiega ona od informacji przedstawionych w zatwierdzonym planie generalnym lub gdy zarządzający lotniskiem użytku publicznego nie dopełnił obowiązku, o którym mowa w art. 77e ust. 1.

Art. 77e. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1, jest obowiązany do rozpoczęcia negocjacji z przewoźnikami lotniczymi, o których mowa w art. 77 ust. 2, lub z podmiotami ich reprezentującymi celem zawarcia porozumienia w sprawie jakości świadczonych przez niego usług.

Negocjacje w sprawie jakości usług mogą być prowadzone w ramach konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1 lub w art. 77c.

2. W porozumieniu określa się co najmniej poziom usług świadczonych przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, uwzględniając system lub wysokość opłat lotniskowych oraz poziom usług, do którego uprawnieni są przewoźnicy lotniczy w zamian za opłaty lotniskowe.

3. Zawarte porozumienie zarządzający lotniskiem użytku publicznego przekazuje do wiadomości Prezesowi Urzędu wraz z taryfą opłat lotniskowych w przypadku przekazania jej do zatwierdzenia, lub niezwłocznie po jego zawarciu, gdy zostało ono zawarte w innym terminie niż okres prowadzenia konsultacji projektu taryfy opłat lotniskowych.

Art. 77f. 1. Przed podjęciem decyzji o inwestycji o dużej skali zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1, jest obowiązany do przeprowadzenia konsultacji z podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1, dotyczących planowanych inwestycji. Konsultacje te mogą odbywać się w ramach konsultacji opłat lotniskowych, o których mowa w art. 77 ust. 1 lub art. 77c, albo w ramach negocjacji w sprawie jakości świadczonych usług, o których mowa w art. 77e ust. 1.

2. Za inwestycję o dużej skali, o której mowa w ust. 1, uznaje się każdą inwestycję polegającą na rozbudowie lub przebudowie istniejącej lub budowie nowej infrastruktury, wpływającą w sposób znaczący na przepustowość poszczególnych elementów infrastruktury lotniska, w szczególności pasa startowego i terminalu pasażerskiego.

3. Prezes Urzędu może zażądać od zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, przedstawienia informacji o przebiegu i wynikach konsultacji, o których mowa w ust. 1.

Art. 77g. 1. Liczbę obsłużonych pasażerów, o której mowa w art. 77a ust. 4, art. 77b ust. 1 i 10 oraz art. 77c ust. 1, ustala się na podstawie danych Eurostat dla ostatniego roku kalendarzowego poprzedzającego wyrażenie zgody, o której mowa w art. 77a ust. 1, lub rozpoczęcie konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, art. 77c lub art. 77f, dla którego dane te są dostępne.

2. Prezes Urzędu publikuje corocznie w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i na stronie internetowej Urzędu wykaz lotnisk, o których mowa w art. 77c ust. 1.

Art. 77h. 1. Taryfa opłat lotniskowych dla lotniska użytku publicznego lub zmiana jej postanowień zatwierdzona przez Prezesa Urzędu oraz taryfa opłat lotniskowych lub zmiana jej postanowień przekazana do wiadomości Prezesowi Urzędu, w odniesieniu do której Prezes Urzędu nie nakazał zmiany, podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. Taryfa opłat lotniskowych jest zamieszczana w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego podaje do publicznej wiadomości aktualną taryfę opłat lotniskowych, w szczególności przez jej zamieszczenie na swojej stronie internetowej, o ile taką posiada.

Art. 77i. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może zróżnicować wysokość opłat lotniskowych ze względu na:

- 1) jakość, zakres lub koszty dotyczące korzystania z obiektów, urządzeń lub poszczególnych usług świadczonych przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego na lotnisku, w tym w terminalach lub ich częściach, w celu zapewnienia podmiotom, o których mowa w art. 75 ust. 1, usług dostosowanych do ich indywidualnych potrzeb lub udostępnienia tym podmiotom przeznaczonego do danego celu terminalu lub jego części, lub
 - 2) jakiegokolwiek inne obiektywne i przejrzyste przesłanki
- pod warunkiem zachowania zasad niedyskryminacji i równego traktowania.

2. Dostęp do obiektów, urządzeń lub poszczególnych usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb, o których mowa w ust. 1, jest otwarty dla podmiotów, o których mowa w art. 75 ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. W przypadku gdy o dostęp do obiektów, urządzeń lub poszczególnych usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb, o których mowa w ust. 1, ubiega się większa liczba podmiotów niż może uzyskać ten dostęp ze względu na ograniczenia przepustowości lotniska, zarządzający lotniskiem użytku publicznego zapewnia do nich dostęp na podstawie podanych do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty kryteriów określonych przez tego zarządzającego.

4. Kryteria, o których mowa w ust. 3, powinny być adekwatne, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne.

5. W przypadku uznania, iż określone przez zarządzającego lotniskiem kryteria, o których mowa w ust. 3, nie spełniają wymagań określonych w ust. 4, podmiot, o którym mowa w art. 75 ust. 1, lub podmiot reprezentujący takie podmioty, może zwrócić się do Prezesa Urzędu z wnioskiem o zbadanie ich zgodności w tym zakresie i nakazanie ich zmiany.

6. Prezes Urzędu, z urzędu lub na wniosek, o którym mowa w ust. 5, w drodze decyzji administracyjnej, nakazuje zarządzającemu lotniskiem zmianę kryteriów, o których mowa w ust. 3, w przypadku uznania, iż nie spełniają one wymagań określonych w ust. 4.

Art. 77j. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe warunki, sposób i tryb prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1 i art. 77c, w tym zakres przedstawianych informacji,
 - 2) szczegółowe wymagania dotyczące ustalania taryfy opłat lotniskowych,
 - 3) tryb zatwierdzania taryfy opłat lotniskowych i tryb jej publikacji
- kierując się zasadami niedyskryminacji, przejrzystości, powiązania opłat z kosztami udostępniania obiektów i urządzeń oraz usług, a także mając na uwadze konieczność zapewnienia efektywnego nadzoru nad opłatami lotniskowymi.

Art. 77k. 1. Prezes Urzędu sporządza roczne sprawozdanie z realizacji zadań z zakresu nadzoru nad opłatami lotniskowymi.

2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, jest publikowane na stronie internetowej Urzędu.

Art. 78. 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 przez niego na lotnisku, z zastrzeżeniem art. 156.

2. Tymczasowe zatrzymanie statku powietrznego traci moc w razie złożenia odpowiedniego zabezpieczenia lub w razie dokonania zajęcia na podstawie postanowienia sądowego.

3. Zarządzający lotniskiem odpowiada za szkody wynikłe wskutek nieuzasadnionego zatrzymania statku powietrznego.

Art. 78a. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może odmówić podmiotowi, o którym mowa w art. 75 ust. 1, korzystania z obiektów, urządzeń lub świadczenia usług, jeżeli podmiot ten dopuścił się zwłoki, w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego, w regulowaniu opłat lotniskowych należnych temu zarządzającemu, pod warunkiem że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych, pasażerów lub ładunków (towarów i poczty).

2. Przed zastosowaniem odmowy, o której mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany do wyznaczenia podmiotowi, który dopuścił się zwłoki, dodatkowego terminu do wykonania zobowiązania, nie krótszego niż 5 dni roboczych oraz wskazania, iż w razie bezskutecznego upływu wyznaczonego terminu zarządzający lotniskiem może zastosować tę odmowę.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego niezwłocznie informuje podmiot, który pomimo upływu wyznaczonego terminu nie uregulował zaległych opłat lotniskowych, o podjęciu decyzji w sprawie odmowy, o której mowa w ust. 1.

4. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego niezwłocznie informuje Prezesa Urzędu o podjęciu decyzji w sprawie odmowy, o której mowa w ust. 1. Prezes Urzędu nie ponosi odpowiedzialności za skutki spowodowane odmową, o której mowa w ust. 1.

5. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przyznaje podmiotowi, o którym mowa w ust. 1, prawo do korzystania z obiektów i urządzeń oraz usług objętych odmową niezwłocznie po uregulowaniu przez ten podmiot zaległych opłat lotniskowych stanowiących podstawę do odmowy.

6. Odmowa, o której mowa w ust. 1, nie może spowodować podjęcia działań określonych w art. 156.

Art. 79. 1. Prezes Urzędu nadzoruje lotniska w zakresie zapewniania ich bezpiecznej eksploatacji.

2. W przypadku lotnisk lotnictwa państwowego wykorzystywanych przez lotnictwo cywilne Prezes Urzędu nadzoruje te lotniska w zakresie zapewniania ich bezpiecznej eksploatacji przez lotnictwo cywilne.

Art. 80. Zarządzający lotniskiem odpowiada za bezpieczną eksploatację lotniska, w tym za nałożone na niego zadania związane z ochroną lotniska.

Art. 80a. Zarządzający lotniskiem opracowuje i przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, program ochrony lotniska.

Art. 81. 1. Przebywanie w części lotniczej lotniska, a także na innym terenie wydzielonym i odpowiednio oznakowanym, a w szczególności ruch kołowy i pieszy oraz korzystanie z urządzeń lotniska, jest dozwolone tylko za zezwoleniem zarządzającego lotniskiem.

2. Zarządzający lotniskiem wydaje zezwolenie na przebywanie na terenie, o którym mowa w ust. 1, uwzględniając potrzeby organów służb ruchu lotniczego oraz służb państwowych wykonujących zadania ustawowe.

Art. 82. 1. W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotniska zarządzający lotniskiem:

- 1) opracowuje instrukcję operacyjną lotniska;
- 2) (uchylony)
- 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 na terenie lotniska;
- 4) wzywa właściwe służby publiczne do podjęcia działań w stosunku do osób niepodporządkowujących się nakazom i zakazom lub zagrażających w inny sposób bezpieczeństwu lotów lub porządkowi na lotnisku;
- 5) decyduje o podjęciu działań przez służbę ochrony lotniska w stosunku do osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym lub lotnisku i przekazaniu jej właściwym organom;
- 6) wnioskuje o dokonanie redukcyjnego odstrzału zwierzyny, stosownie do przepisów prawa łowieckiego, w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa operacji lotniczych przez zwierzynę, gdy inne metody ochrony okazały się nieskuteczne;
- 7) wnioskuje do Prezesa Urzędu, a w przypadku:
 - a) lotniska wpisanego do rejestru lotnisk wojskowych – do Ministra Obrony Narodowej,
 - b) lotniska wpisanego do rejestru lotnisk lotnictwa służb porządku publicznego – do ministra właściwego do spraw wewnętrznych

– o wydanie decyzji w sprawie usunięcia przeszkody, która nie jest obiektem budowlanym, a stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, w tym drzew i krzewów w rejonie podejść do lądowania;

- 8) zawiadamia niezwłocznie właściwy organ nadzoru budowlanego oraz Prezesa Urzędu, w przypadku stwierdzenia, że w rejonie lotniska są wznoszone obiekty budowlane mogące stanowić przeszkody lotnicze lub że istniejące obiekty budowlane nie są oznakowane zgodnie z wymogami art. 87 ust. 2.

2. Do złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 7, jest uprawniony również zakładający lotnisko, o którym mowa w art. 55 ust. 2 pkt 1–3, zarządzający lotniskiem użytku publicznego i Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Lasy Państwowe zarządzające na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2015 r. poz. 2100, z późn. zm.¹²⁾) nieruchomościami, w stosunku do których wydano decyzję Prezesa Urzędu, o której mowa w ust. 1 pkt 7, są obowiązane do dokonania nieodpłatnie wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia w terminie ustalonym w odrębnym porozumieniu albo umowie między Lasami Państwowymi a zakładającym lotnisko, o którym mowa w art. 55 ust. 2 pkt 1–3, zarządzającym lotniskiem użytku publicznego lub Polską Agencją Żeglugi Powietrznej. Drewno pozyskane z wycinki drzew i krzewów, o której mowa w zdaniu poprzednim, staje się nieodpłatnie własnością Lasów Państwowych. Koszty wycinki drzew i krzewów w wieku do 20 lat oraz ich uprzątnięcia ponosi zakładający lotnisko użytku publicznego, o którym mowa w art. 55 ust. 2 pkt 1–3, zarządzający lotniskiem użytku publicznego lub Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

3. Do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją Prezesa Urzędu, o której mowa w ust. 1 pkt 7, z wyjątkiem drzew i krzewów usuwanych z nieruchomości wpisanych do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r. poz. 2134, 2249 i 2260 oraz z 2017 r. poz. 60 i 132).

4. Do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzją Prezesa Urzędu, o której mowa w ust. 1 pkt 7, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2015 r. poz. 909, 1338 i 1695 oraz z 2016 r. poz. 904).

¹²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 422, 586, 903, 1020, 1948, 2138, 2249 i 2260 oraz z 2017 r. poz. 624.

Art. 83. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki eksploatacji lotnisk, mając na względzie klasyfikację lotnisk i obowiązki zarządzającego lotniskiem, o których mowa w art. 68.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, w celu zapewnienia wspólnej bezpiecznej eksploatacji lotnisk, warunki i zasady wykorzystywania lotnisk wojskowych przez lotnictwo cywilne oraz obowiązki zarządzających tymi lotniskami.

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, w celu zapewnienia wspólnej bezpiecznej eksploatacji lotnisk, warunki i zasady wykorzystywania lotnisk lotnictwa służb porządku publicznego przez lotnictwo cywilne oraz obowiązki zarządzających tymi lotniskami.

4. Jeżeli lotniska, o których mowa w ust. 2 i 3, eksploatowane są wspólnie przez lotnictwo wojskowe i lotnictwo służb porządku publicznego, wówczas Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, warunki i zasady wspólnej bezpiecznej eksploatacji tych lotnisk.

Art. 83a. 1. Wszystkie osoby znajdujące się na terenie lotniska są obowiązane do przestrzegania i stosowania się do nakazów i zakazów zawartych w przepisach porządkowych ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem, wydanymi na podstawie ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, podstawowe przepisy porządkowe związane z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku, obowiązujące w stosunku do wszystkich osób znajdujących się na terenie lotniska, uwzględniając warunki i wymagania funkcjonowania transportu lotniczego.

Rozdział 3

Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa lotnisk

Art. 84. 1. Zarządzający lotniskiem jest obowiązany zorganizować i utrzymywać system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska w ramach krajowego systemu ratownictwa.

2. Zarządzający lotniskiem obowiązany jest w szczególności:

- 1) opracować, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych, plan działania w sytuacji zagrożenia uzgodniony z:
 - a) właściwym terenowo komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej – w przypadku portów lotniczych,
 - b) komendantem powiatowym albo miejskim Państwowej Straży Pożarnej – w przypadku pozostałych lotnisk;
- 2) (uchylony)
- 3) zorganizować i zapewnić funkcjonowanie służby ratowniczo-gaśniczej wyposażonej w sprzęt specjalistyczny – w przypadku lotniska użytku publicznego;
- 4) utrzymywać niezbędne środki ratownicze i przeciwpożarowe.

3. Lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza jest jednostką ochrony przeciwpożarowej w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 191, 298, 904 i 2138 oraz z 2017 r. poz. 60).

4. Pracownicy zatrudnieni w lotniskowej służbie ratowniczo-gaśniczej powinni spełniać wymagania w zakresie kwalifikacji zawodowych oraz warunków fizycznych i psychicznych określone w odrębnych przepisach.

5. Pracownicy zatrudnieni w lotniskowej służbie ratowniczo-gaśniczej podlegają specjalistycznemu szkoleniu przeprowadzanemu na koszt zarządzającego lotniskiem.

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. Plan, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, w szczególności określa zasady koordynacji działań służb, o których mowa w ust. 6.

Art. 85. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych:

- 1) wymagania dotyczące przygotowania lotniska do sytuacji zagrożenia oraz planu działania w sytuacji zagrożenia, uwzględniając klasyfikację lotnisk przyjętą dla celów ratowniczo-gaśniczych;

- 2) zakres obowiązków podmiotów, o których mowa w art. 84 ust. 6, z uwzględnieniem zadań tych jednostek określonych odrębnymi przepisami oraz zadań zarządzającego lotniskiem w zakresie koordynacji;
- 3) warunki i program szkolenia służb ratowniczo-gaśniczych, o których mowa w art. 84 ust. 2 pkt 3, uwzględniając klasyfikację lotnisk przyjętą dla celów ratowniczo-gaśniczych.

Rozdział 4

Otoczenie lotniska i lotnicze urządzenia naziemne

Art. 86. 1. Do lotniczych urządzeń naziemnych należą obiekty i urządzenia do kierowania, kontroli, nadzoru i zabezpieczania obsługi ruchu lotniczego.

2. Zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego oraz instytucjom zapewniającym służby ruchu lotniczego 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 ustawy 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 ustawy o gospodarce nieruchomościami.

5. Przepisy ust. 2–4 mają odpowiednie zastosowanie do lotniczych urządzeń naziemnych zakładanych przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, także na nieruchomościach znajdujących się poza sąsiedztwem lotnisk.

6. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego oraz instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego obowiązani są utrzymywać lotnicze urządzenia naziemne w pełnej sprawności technicznej oraz używać ich zgodnie z przeznaczeniem.

Art. 87. 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 stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych, zwane dalej „przeszkodami lotniczymi”, powinny być niezwłocznie zgłoszone Prezesowi Urzędu i oznakowane.

3. Obowiązek oznakowania i zgłoszenia przeszkód lotniczych obciąża posiadacza nieruchomości, na której taka przeszkoda się znajduje, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Jeżeli obiekt budowlany lub obiekt 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. Przepis ten dotyczy w szczególności obszarów ograniczeń zabudowy, a także terenów przeznaczonych pod budowę lotniska lub jego rozbudowę w miejscowych planach zagospodarowania terenu.

6. Zabrania się w otoczeniu lotniska, czyli w odległości do 5 km od jego granicy:

- 1) budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych, które mogą stanowić źródło żerowania ptaków;
- 2) hodowania ptaków mogących stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego.

7. Zabrania się sadzenia i uprawy drzew i krzewów na nieruchomościach znajdujących się w rejonach podejść do lądowania, mogących stanowić przeszkody lotnicze; obowiązek i koszt usunięcia tych drzew i krzewów obciąża właściciela lub inny podmiot władający nieruchomością.

Art. 87a. 1. Zabrania się emitowania lub powodowania emisji, w strefach przestrzeni powietrznej wykorzystywanej do żeglugi powietrznej wiązki lasera lub światła z innych źródeł w kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować olśnienie, oślepienie lub wystąpienie poświaty i mogący stworzyć zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego albo życia lub zdrowia załogi lub pasażerów na jego pokładzie.

2. Instytucja zapewniająca służbę ruchu lotniczego może wydać zgodę na użycie lasera lub światła z innych źródeł w strefach, o których mowa w ust. 1, jeżeli użycie to nie będzie zagrażało bezpieczeństwu statku powietrznego oraz życiu i zdrowiu załogi i pasażerów na jego pokładzie.

3. Zgodę, o której mowa w ust. 2, wydaje się na wniosek złożony w terminie 14 dni przed planowanym użyciem lasera lub światła z innych źródeł.

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

- 1) strefy przestrzeni powietrznej wykorzystywanej do żeglugi powietrznej, o których mowa w ust. 1;
- 2) szczegółowe warunki użycia lasera lub światła z innych źródeł w tych strefach;
- 3) tryb wydawania zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł.

Art. 88. 1. Prezes Urzędu prowadzi rejestr lotniczych urządzeń naziemnych, o których mowa w art. 86 ust. 1, wykorzystywanych do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej, zwany dalej „rejestrem urządzeń naziemnych”.

2. Rejestr lotniczych urządzeń naziemnych jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze podlegają ochronie zgodnie z przepisami o tajemnicach prawnie chronionych.

3. Wpisowi do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych podlegają następujące lotnicze urządzenia naziemne, wykorzystywane do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej:

- 1) urządzenia łączności;
- 2) urządzenia radiolokacyjne;
- 3) urządzenia radionawigacyjne;
- 4) wzrokowe pomoce nawigacyjne;
- 5) automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych;
- 6) urządzenia i systemy przetwarzania i zobrazowania danych.

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:

- 1) informację o rodzaju urządzenia i celu, w jakim ma być stosowane;
- 2) współrzędne geograficzne anteny promieniującej urządzenia, jeżeli dotyczy danego urządzenia;
- 3) charakterystykę techniczną urządzenia;
- 4) zaświadczenie albo oświadczenie o posiadaniu pozwolenia radiowego, jeżeli takie pozwolenie jest wymagane;
- 5) dokument potwierdzający wybudowanie i oddanie do użytku lotniczego urządzenia naziemnego zgodnie z przepisami prawa budowlanego i przepisami wydanymi na podstawie art. 92 pkt 2;

6) dokument potwierdzający prawo wnioskodawcy do korzystania z nieruchomości, na której ma być wykorzystywane urządzenie naziemne.

5a. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 5 pkt 4, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

6. Wymogów, o których mowa w ust. 5 pkt 2, 5 i 6, nie stosuje się do przenośnych lotniczych urządzeń naziemnych.

6a. Użytkownik lotniczych urządzeń naziemnych jest obowiązany zgłaszać do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych wszelkie zmiany dotyczące tych urządzeń.

7. Prezes Urzędu odmawia wpisania lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych, jeżeli załączone do wniosku dokumenty są niezgodne ze stanem faktycznym lub prawnym albo lotnicze urządzenie naziemne nie odpowiada warunkom technicznym określonym w tych dokumentach lub warunkom technicznym ustalonym w przepisach wydanych na podstawie art. 92 pkt 2.

8. O wpisie oraz odmowie wpisania lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych, o jego wykreśleniu z tego rejestru, oraz o zmianie danych zawartych w tym rejestrze rozstrzyga Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.

9. Lotnicze urządzenie naziemne może być wykorzystywane do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej, jeżeli jest wpisane do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych.

Art. 89. 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 dokonywania wpisu i wykreśleń tych urządzeń z rejestru oraz wzór tego rejestru.

Art. 90. 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 urządzeń naziemnych.

2. Do zmian cech urządzenia naziemnego, o których mowa w ust. 1, przepisy art. 61 ust. 2 i 3 oraz art. 62 stosuje się odpowiednio.

Art. 91. Prezes Urzędu może w drodze decyzji administracyjnej wykreślić lotnicze urządzenie naziemne z rejestru urządzeń naziemnych:

- 1) na wniosek zarządzającego lotniczym urządzeniem naziemnym;
- 2) jeżeli urządzenie nie spełnia wymagań technicznych lub eksploatacyjnych, określonych na podstawie art. 92 pkt 2;
- 3) jeżeli trwale zaprzestano eksploatacji lotniczego urządzenia naziemnego.

Art. 92. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, 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 rejestrowej;
- 4) warunki, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska ze względu na bezpieczeństwo ruchu statków powietrznych;
- 5) sposób zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych, o których mowa w art. 87 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. 93. 1. Statki powietrzne, których parametry techniczne i eksploatacyjne pozwalają na bezpieczne wykorzystywanie lądowisk, mogą wykonywać starty z tych lądowisk i lądowania na tych lądowiskach w następujących celach:

1) przewozów czarterowych i lotów lokalnych wykonywanych wyłącznie samolotami z napędem śmigłowym o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 5700 kg włącznie lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 10, śmigłowcami, statkami powietrznymi bez napędu oraz aerostatami;

2) lotów innych niż loty, o których mowa w pkt 1, niebędących lotami handlowymi.

2. Lądowiska podlegają wpisowi do ewidencji lądowisk, prowadzonej przez Prezesa Urzędu, na wniosek zgłaszającego lądowisko posiadającego zgodę posiadacza nieruchomości, na której znajduje się lądowisko, po uzyskaniu pozytywnej opinii instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego i właściwej miejscowo gminy (wójta, burmistrza, prezydenta miasta).

3. Prezes Urzędu może wykreślić lądowisko z ewidencji lądowisk na wniosek:

- 1) instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego;
- 2) zgłaszającego lądowisko;
- 3) posiadacza nieruchomości, na terenie której znajduje się lądowisko.

4. Starty i lądowania statków powietrznych mogą być wykonywane na lądowiskach tylko za zgodą zgłaszającego lądowisko i zgodnie z instrukcją operacyjną lądowiska.

5. Za bezpieczną eksploatację lądowiska odpowiada zgłaszający lądowisko.

6. Przepisy ust. 2–5 nie dotyczą lądowisk wykorzystywanych nie częściej niż 14 dni w ciągu kolejnych 12 miesięcy. Start i lądowanie na takim lądowisku mogą zostać wykonane za zgodą posiadacza nieruchomości, na której znajduje się lądowisko.

7. Odpowiedzialność za wybór lądowiska jako miejsca startu i lądowania statku powietrznego ponosi dowódca statku powietrznego.

8. Do lądowisk zlokalizowanych na śródlądowych powierzchniowych wodach publicznych, morskich wodach wewnętrznych wraz z morskimi wodami wewnętrznymi Zatoki Gdańskiej i wodach morza terytorialnego nie stosuje się ust. 2–6.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb zgłaszania do ewidencji lądowisk, w tym zakres opinii niezbędnych dla zgłoszenia lądowiska, tryb wykreślenia z ewidencji lądowisk oraz wzór ewidencji lądowisk, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych przez

zgłaszających lądowiska oraz zakres danych niezbędnych do dokonania wpisu lub wykreślenia z ewidencji lądowisk.

Art. 93a. 1. Dopuszcza się wykorzystanie do startu i lądowania statku powietrznego terenu innego niż lotnisko wpisane do rejestru lotnisk i lądowisko w następujących przypadkach:

- 1) konieczności wykonania lądowania zapobiegającego znalezieniu się statku powietrznego w sytuacji stanowiącej potencjalne zagrożenie jego bezpieczeństwa, gdyby kontynuował lot;
- 2) transportu medycznego służącego ratowaniu życia lub zdrowia ludzi;
- 3) ratowania życia lub zdrowia ludzi, poszukiwania i ratownictwa, zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia, a także w nagłych stanach zagrożenia bezpieczeństwa i porządku publicznego;
- 4) jeżeli pozwalają na to przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2;
- 5) wykonywania przez cywilny statek powietrzny lotów, o których mowa w art. 66a ust. 1 pkt 2 i 3.

2. Przepis art. 93 ust. 6 stosuje się odpowiednio.

DZIAŁ V

Personel lotniczy

Rozdział 1

Kwalifikacje personelu

Art. 94. 1. Do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych są uprawnieni wyłącznie członkowie personelu lotniczego, członkowie personelu pokładowego, o których mowa w części O załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91/EWG, oraz osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym prowadzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 4 lit. e i osoby uczestniczące w zajęciach rekreacyjnych na lotniach i paralotniach, prowadzonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2.

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 określonych kwalifikacji oraz dowodem upoważnienia do wykonywania określonych czynności lotniczych. Przepisy niniejszego działu w odniesieniu do licencji stosuje się odpowiednio do świadectw kwalifikacji, z zastrzeżeniem art. 95.

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, chyba że jej uznanie nie jest wymagane.

6. Licencje są wymagane dla następujących specjalności personelu lotniczego:

1) personel wchodzący w skład załóg statków powietrznych:

- a) pilot samolotowy,
- b) pilot samolotowy zawodowy,
- c) pilot samolotowy liniowy,
- d) pilot samolotowy w załodze wieloosobowej,
- e) pilot śmigłowcowy,
- f) pilot śmigłowcowy zawodowy,
- g) pilot śmigłowcowy liniowy,
- h) pilot wiatrakowcowy,
- i) pilot wiatrakowcowy zawodowy,
- j) pilot sterowcowy,
- k) pilot sterowcowy zawodowy,
- l) pilot pionowzlotu,
- m) pilot pionowzlotu zawodowy,
- n) pilot pionowzlotu liniowy,
- o) pilot balonu wolnego,
- p) pilot szybowcowy,
- q) nawigator lotniczy,
- r) mechanik pokładowy;
- s) (uchylona)

2) (uchylony)

3) mechanik lotniczy obsługi technicznej;

4) kontroler ruchu lotniczego;

- 4a) praktykant – kontroler ruchu lotniczego;
- 5) dyspozytor lotniczy.
- 6) (uchylony)
- 7) (uchylony)

6a. W odniesieniu do licencji, o których mowa w ust. 6 pkt 1 lit. a i p, licencja może być również wydana tylko na podstawie przepisów krajowych (licencja krajowa).

7. W licencji wpisuje się stanowiące jej część i związane z nią uprawnienia.

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. 104, 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. 33 ust. 2, minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, o którym mowa w art. 104, wprowadzić zamiast wymogu licencji wymóg posiadania świadectwa kwalifikacji.

Art. 95. 1. Świadectwem kwalifikacji jest dokument stwierdzający posiadanie określonych kwalifikacji i upoważniający do wykonywania określonych czynności lotniczych.

2. Świadectwa kwalifikacji wydawane są dla następujących specjalności personelu lotniczego:

- 1) pilot lotni;
- 2) pilot paralotni;
- 3) pilot motolotni;
- 4) pilot statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg;
- 5) (uchylony)
- 5a) operator bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe;
- 6) skoczek spadochronowy;

- 7) mechanik poświadczenia obsługi spadochronu, lotni, paralotni, motolotni, statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg lub bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe;
- 8) informator służby informacji powietrznej;
- 9) informator lotniskowej służby informacji powietrznej.

3. W celu uzyskania świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego osoba ubiegająca się o nie musi spełnić następujące wymagania w zakresie wieku lub wykształcenia:

- 1) pilot lotni – ukończone 15 lat;
- 2) pilot motolotni – ukończone 15 lat;
- 3) pilot paralotni – ukończone 15 lat;
- 4) pilot statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg – ukończone 16 lat;
- 5) skoczek spadochronowy – ukończone 16 lat;
- 6) operator bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe – ukończone 18 lat;
- 7) mechanik poświadczenia obsługi statków powietrznych, o którym mowa w ust. 2 pkt 7 – ukończone 18 lat;

[8) informator służby informacji powietrznej – ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej średniego wykształcenia;]

<8) informator służby informacji powietrznej – ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej wykształcenia średniego lub średniego branżowego; >

[9) informator lotniskowej służby informacji powietrznej – ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej średniego wykształcenia.]

<9) informator lotniskowej służby informacji powietrznej – ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej wykształcenia średniego lub średniego branżowego.>

Zmiana w pkt 8 i 9 w ust. 3 w art. 95 wejdzie w życie z dn. 1.09.2017 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 60).

3a. W przypadku gdy osoba ubiegająca się o świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego, o którym mowa w ust. 2 pkt 1–4 i 6, jest małoletnia, warunkiem uzyskania takiego świadectwa jest zgoda opiekunów prawnych.

4. Świadectwa kwalifikacji wydawane są przez Prezesa Urzędu.

4a. Świadczenie kwalifikacji oraz inne dokumenty stwierdzające posiadane kwalifikacje, wydane dla specjalności, o których mowa w ust. 2, przez właściwy organ państwa obcego, wymagają uznania przez Prezesa Urzędu, z zastrzeżeniem ust. 4b.

4b. Świadczenie kwalifikacji oraz inne dokumenty stwierdzające posiadane kwalifikacje, wydane dla specjalności, o których mowa w ust. 2 pkt 1–3 i 5a–7, przez właściwy organ lub uprawniony podmiot państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym nie wymagają uznania przez Prezesa Urzędu.

5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, dla poszczególnych rodzajów świadectw kwalifikacji, wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej osób ubiegających się o świadectwo kwalifikacji lub posiadających świadectwo kwalifikacji, mając na uwadze wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych i specyfiki uprawnień związanych z danym świadectwem kwalifikacji.

Art. 95a. 1. Wykonywanie działalności szkoleniowej w zakresie prowadzenia szkolenia personelu lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego oraz wpisywanych do niego uprawnień, z wyjątkiem prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej oraz informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej i podlega wpisowi do rejestru podmiotów szkolących na podstawie pisemnego wniosku.

2. Działalność szkoleniową w zakresie objętym obowiązkiem wpisu do rejestru podmiotów szkolących może wykonywać przedsiębiorca, w tym przedsiębiorca z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, który wykonuje działalność gospodarczą zgodnie z obowiązującymi w tym państwie przepisami, a na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej czasowo oferuje lub świadczy usługę, który oświadcza, że wykonywanie działalności objętej wpisem do rejestru podmiotów szkolących nie zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym oraz bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu.

3. Wniosek o wpis do rejestru zawiera w szczególności następujące dane:

- 1) firmę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres albo miejsce zamieszkania;
- 2) oznaczenie formy prawnej i numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym albo w innym właściwym rejestrze, o ile przedsiębiorca taki numer posiada;
- 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 4) datę planowanego rozpoczęcia działalności szkoleniowej;
- 5) imię, nazwisko, adres, numer telefonu instruktora pilotażu oraz jego kwalifikacje;
- 6) nazwę i adres lotniska lub lądowiska, na którym będzie prowadzone szkolenie;
- 7) spis statków powietrznych używanych do szkolenia, jeżeli podlegają wpisowi do ewidencji, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2;
- 8) informację o rodzajach szkoleń, jakie będą prowadzone w ośrodku;
- 9) informację o posiadanym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonego szkolenia;
- 10) oświadczenie, że dane zawarte we wniosku są kompletne i zgodne z prawdą.

4. Minister właściwy do spraw transportu, biorąc pod uwagę bezpieczeństwo w ruchu lotniczym, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania niezbędne dla prowadzenia działalności szkoleniowej, o której mowa w ust. 1;
- 2) wzór wniosku o wpis do rejestru podmiotów szkolących;
- 3) szczegółowe warunki i sposób prowadzenia rejestru podmiotów szkolących, tryb składania wniosków o wpis do rejestru podmiotów szkolących oraz zgłaszania zmiany danych rejestrowych.

Art. 95b. Prezes Urzędu odmawia wpisania podmiotu do rejestru podmiotów szkolących, jeżeli nie zostały spełnione wymagania określone w art. 95a ust. 2 i 3 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 95a ust. 4.

Art. 95c. Przedsiębiorca jest obowiązany przechowywać, przez okres wykonywanej działalności szkoleniowej, wszystkie dokumenty niezbędne do wykazania, że spełnia warunki do wykonywania działalności objętej obowiązkiem wpisu do rejestru podmiotów szkolących.

Art. 95d. Uprawnienia podmiotu szkolącego wynikające z dokonanego wpisu do rejestru nie przechodzą na podmioty powstałe w wyniku jego podziału albo łączenia się z innymi podmiotami.

Art. 95e. Prezes Urzędu może wykreślić podmiot szkolący z rejestru podmiotów szkolących, jeśli stwierdzi, że podmiot ten zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym oraz bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu albo przestał spełniać wymagania niezbędne dla prowadzenia działalności szkoleniowej.

Art. 95f. 1. Czynności tankowania statków powietrznych o masie powyżej 10 000 kg maksymalnej masy startowej (MTOM) może wykonywać osoba, która posiada świadectwo operatora tankowania statków powietrznych.

2. Świadectwo operatora tankowania statków powietrznych jest wydawane kandydatowi na operatora tankowania statków powietrznych przez pracodawcę po przeszkoleniu.

Art. 95g. 1. Czynności członków personelu pokładowego na statku powietrznym wykonują osoby posiadające ważne świadectwo dopuszczenia do pracy, ważne kwalifikacje na typ oraz wersję statku powietrznego, a także ważne badania lotniczo-lekarskie.

2. Świadectwo, o którym mowa w ust. 1, jest wydawane przez certyfikowanego przewoźnika lotniczego upoważnionego w tym zakresie.

3. Szkolenia kandydatów na członków personelu pokładowego prowadzi certyfikowany przewoźnik lotniczy upoważniony w tym zakresie.

4. Przewoźnik lotniczy, o którym mowa w ust. 2 i 3, przekazuje Prezesowi Urzędu do końca każdego roku kalendarzowego wykaz wydanych świadectw, o których mowa w ust. 2, oraz przeprowadzonych szkoleń, o których mowa w ust. 3.

Art. 96. 1. Licencja może być wydana osobie, która łącznie spełnia następujące warunki:

- 1) korzysta w pełni z praw publicznych;
- 2) ma pełną zdolność do czynności prawnych albo uzyskała zgodę opiekunów prawnych – w przypadku osoby małoletniej;
- 3) (uchylony)
- 4) spełnia wymogi w zakresie wieku i wykształcenia;

- 5) odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, określonym na podstawie art. 104 ust. 2, potwierdzonym orzeczeniem o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego, o którym mowa w art. 110;
- 6) spełnia wymagania i warunki, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 3 i ust. 3, dotyczące ukończenia szkolenia lotniczego, praktyki lotniczej oraz posiadanej wiedzy i umiejętności;
- 7) uzyskała pozytywny wynik z egzaminu państwowego, o którym mowa w art. 99 ust. 1.

1a. Licencja nie może być wydana osobie, w stosunku do której prokurator postanowił zastosować środek zapobiegawczy polegający na obowiązku powstrzymania się od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych lub od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów w ruchu powietrznym albo w stosunku do której prawomocnym wyrokiem sądu orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, w okresie obowiązywania tego środka lub zakazu.

2. W celu uzyskania licencji członka personelu lotniczego osoba ubiegająca się o nią musi spełnić następujące wymagania dla poszczególnych specjalności w zakresie wieku lub wykształcenia:

- 1) pilot szybowcowy – ukończone 16 lat, a jeżeli z licencji wynika uprawnienie do wykonywania zawodowej czynności pilota – ukończone 18 lat;
- 2) pilot szybowcowy z licencją krajową – ukończone 15 lat;
- 3) pilot turystyczny, bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja – ukończone 17 lat;
- 4) pilot samolotowy z licencją krajową – ukończone 16 lat;
- 5) pilot zawodowy, bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja – ukończone 18 lat;
- 6) pilot liniowy, bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja – ukończone 21 lat;
- 7) pilot balonu wolnego – ukończone 17 lat, a jeżeli z jego licencji wynika uprawnienie do wykonywania zawodowej czynności pilota – ukończone 18 lat;
- 8) mechanik lotniczy obsługi technicznej – ukończone 18 lat;

[9) *kontroler ruchu lotniczego – ukończone 21 lat, wykształcenie co najmniej średnie oraz świadectwo dojrzałości po zdaniu egzaminu maturalnego lub egzaminu dojrzałości;*]

<9) kontroler ruchu lotniczego – ukończone 21 lat, oraz:

- a) wykształcenie co najmniej średnie oraz świadectwo dojrzałości po zdaniu egzaminu maturalnego lub egzaminu dojrzałości, albo**
- b) wykształcenie co najmniej średnie branżowe oraz świadectwo dojrzałości po zdaniu egzaminu maturalnego; >**

[10) *praktykant – kontroler ruchu lotniczego – ukończone 18 lat, wykształcenie co najmniej średnie oraz świadectwo dojrzałości po zdaniu egzaminu maturalnego lub egzaminu dojrzałości;*]

<10) praktykant – kontroler ruchu lotniczego – ukończone 18 lat, oraz:

- a) wykształcenie co najmniej średnie oraz świadectwo dojrzałości po zdaniu egzaminu maturalnego lub egzaminu dojrzałości, albo**
- b) wykształcenie co najmniej średnie branżowe oraz świadectwo dojrzałości po zdaniu egzaminu maturalnego; >**

11) pozostałe specjalności członków personelu lotniczego – ukończone 18 lat, z wyjątkiem osób, o których mowa w art. 94 ust. 9, dla których wymagania mogą być obniżone do ukończenia 16 lat.

3. Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawiesza uznanie, przywraca uznanie, odmawia uznania, cofa uznanie, cofa, zawiesza, przywraca i zmienia licencje w drodze decyzji administracyjnych.

4. Prezes Urzędu może upoważnić pracowników Urzędu do wydawania w jego imieniu decyzji administracyjnych w sprawach, o których mowa w ust. 3.

5. Licencja wydana lub potwierdzona przez właściwy organ państwa obcego wymaga uznania przez Prezesa Urzędu, z zastrzeżeniem ust. 5b.

5a. Licencja wydana lub potwierdzona przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1, 4 i 4a, jest uznawana w Rzeczypospolitej Polskiej za ważną na równi z licencją polską, chyba że wymagania

Nowe brzmienie pkt 9 i 10 w ust. 2 w art. 96 wejdzie w życie z dn. 1.09.2017 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 60).

stawiane przy jej wydaniu były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.

5b. Nie wymaga uznania przez Prezesa Urzędu licencja:

- 1) wydana lub potwierdzona przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, zgodnie z przepisami Załącznika 1 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, na podstawie której będą wykonywane niezarobkowe czynności lotnicze, w lotach VFR w dzień w załodze jednoosobowej;
- 2) wydana lub potwierdzona przez właściwy organ państwa obcego, zgodnie z wymaganiami międzynarodowymi ustanowionymi przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA) albo EASA.

6. Zawieszenie licencji i wynikających z niej uprawnień lub niektórych wynikających z niej uprawnień ma charakter okresowy.

Art. 97. 1. Zabrania się:

- 1) wykonywania czynności lotniczych przez osobę nieposiadającą licencji lub świadectwa kwalifikacji albo niespełniającą wymagań, o których mowa w art. 95g ust. 1;
- 2) wykonywania przez członka personelu lotniczego:
 - a) czynności lotniczych nieobjętych jego licencją lub świadectwem kwalifikacji,
 - b) czynności lotniczych niezgodnie z warunkami określonymi w licencji lub w świadectwach kwalifikacji.

2. Zakazy określone w ust. 1 nie dotyczą szkolenia lotniczego prowadzonego zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 4 lit. e i zajęć rekreacyjnych na lotniach i paralotniach, prowadzonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 oraz wykonywania czynności mechanika lotniczego obsługi technicznej, z wyłączeniem czynności poświadczania obsługi technicznej statków powietrznych.

Art. 98. 1. Licencję wydaje się po sprawdzeniu, czy kandydat spełnia określone prawem wymagania.

2. Ważność licencji jest uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia sprawności psychicznej i fizycznej członka personelu lotniczego, stwierdzonej w badaniach lotniczo-lekarskich i utrzymania w okresie ważności licencji wiadomości i umiejętności nie mniejszych niż wymagane do uzyskania licencji i dodatkowych uprawnień.

3. Ważność uprawnień wpisanych do licencji, o których mowa w art. 94 ust. 7, jest uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia posiadanych wiadomości i umiejętności, które nie powinny być mniejsze niż wymagane do uzyskania wpisu uprawnienia do licencji.

Art. 99. 1. Warunkiem uzyskania licencji jest pozytywny wynik egzaminu państwowego składającego się z części teoretycznej i praktycznej, złożonego przed komisją egzaminacyjną albo organizacją szkoleniową, uprawnioną do przeprowadzania egzaminów, zgodnie z rozporządzeniem nr 2042/2003/WE.

2. Prezes Urzędu powołuje członków komisji egzaminacyjnej spośród osób wyróżniających się odpowiednimi kwalifikacjami, wiedzą i doświadczeniem w zakresie lotnictwa.

2a. Za uczestnictwo w komisji egzaminacyjnej, członkowie komisji egzaminacyjnej otrzymują wynagrodzenie.

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;
- 3) skazania prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa;
- 4) wniosku członka komisji.

5. Egzamin podlega opłacie lotniczej.

6. 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;
- 3) szczegółowe zasady wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej.

Art. 100. 1. Licencję lub wynikające z niej uprawnienia można cofnąć albo zawiesić w przypadku stwierdzenia, że członek personelu lotniczego:

- 1) uzyskał licencję lub uprawnienia w oparciu o sfałszowane dokumenty;
- 2) sfałszował zapisy w licencji lub poświadczył nieprawdę w dokumentach obsługi technicznej;
- 3) utracił kwalifikacje wymagane do wykonywania określonych czynności lotniczych;
- 4) wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego;
- 5) wykonywał czynności lotnicze pod wpływem alkoholu lub środków odurzających.

2. Licencję zawiesza się albo cofa również na pisemny wniosek posiadacza licencji.

3. W przypadku uzasadnionego podejrzenia zaistnienia okoliczności, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu może zawiesić licencję i zatrzymać ją na czas trwania postępowania administracyjnego w przedmiocie zawieszenia albo cofnięcia licencji. Przepis ten stosuje się odpowiednio do zawieszenia uprawnień wpisywanych do licencji.

4. W przypadku postępowania prowadzonego przez uprawnione organy państwowe w celu stwierdzenia, czy zaistniały okoliczności, o których mowa w ust. 1, na czas prowadzenia tego postępowania Prezes Urzędu może zawiesić licencję i zatrzymać ją, jeżeli istnieje uzasadniona obawa, że dalsze wykonywanie czynności lotniczych może zagrażać bezpieczeństwu lotów, a organ prowadzący postępowanie nie zatrzymał tego dokumentu. Przepis ten stosuje się odpowiednio do zawieszenia uprawnień wpisywanych do licencji.

5. W przypadku zastosowania w stosunku do członka personelu lotniczego środka zapobiegawczego polegającego na obowiązku powstrzymania się od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych lub od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów w ruchu powietrznym albo wydania prawomocnego wyroku sądu, w którym orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, licencja podlega zawieszeniu na czas trwania tego środka lub zakazu.

6. Członek personelu lotniczego, na którym spoczywa obowiązek powstrzymania się od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych lub

od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów w ruchu powietrznym albo co do którego prawomocnie orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, jest obowiązany do zwrotu licencji w celu dokonania w niej wpisu o zawieszeniu, jeżeli licencja ta nie została w inny sposób zabezpieczona przez właściwe organy.

Art. 101. 1. Posiadacz licencji pilota zawodowego i liniowego, który ukończył 60 lat, nie może wykonywać czynności pilota w międzynarodowych przewozach lotniczych, chyba że pełni on funkcję członka załogi wieloosobowej oraz jest jedynym członkiem załogi, który ukończył 60 lat.

2. Posiadacz licencji pilota, o których mowa w ust. 1, który ukończył 65 lat, nie może wykonywać czynności pilota na statku powietrznym używanym w przewozach lotniczych.

3. (uchylony)

Art. 102. Prezes Urzędu prowadzi rejestr personelu lotniczego.

Art. 103. 1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W stosunku do członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 18 godzin na dobę w locie długodystansowym. W tych rozkładach czas pracy nie może przekroczyć przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 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. 103a. 1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego nie może przekroczyć 1900 godzin w ciągu okresu rozliczeniowego wynoszącego rok kalendarzowy.

2. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego rozpoczyna się w chwili, gdy pracodawca wymaga od członka załogi podjęcia pracy, i kończy się w chwili, gdy członek załogi jest wolny od wszelkich obowiązków.

3. Do czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego wlicza się okres pełnienia czynności lotniczych.

4. Do czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego wlicza się, na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 103c, okresy gotowości oraz przerw w pełnieniu czynności lotniczych.

5. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca nie może przekroczyć:

- 1) 160 godzin w ciągu każdych kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie w tym okresie;
- 2) 40 godzin w ciągu każdych kolejnych 7 dni.

6. Czas pracy członka załogi w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego nie może przekroczyć:

- 1) 190 godzin w ciągu każdych kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie w całym tym okresie;
- 2) 60 godzin w ciągu każdych kolejnych 7 dni;
- 3) 15 godzin 30 minut w ciągu kolejnych 24 godzin.

7. Czas lotu, liczony od chwili uruchomienia wirnika nośnego do momentu jego zatrzymania, członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca nie może przekroczyć:

- 1) 800 godzin w ciągu roku kalendarzowego;
- 2) 90 godzin w ciągu kolejnych 28 dni.

8. Czas lotu, liczony od chwili uruchomienia wirnika nośnego do momentu jego zatrzymania, członka załogi w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego nie może przekroczyć:

- 1) 800 godzin w ciągu roku kalendarzowego;
- 2) 80 godzin w ciągu kolejnych 28 dni.

Art. 103b. 1. Członkom załóg statków powietrznych, o których mowa w art. 103a, niezależnie od urlopu wypoczynkowego, przysługuje:

- 1) co najmniej 7 dni wolnych od pracy w każdym miesiącu kalendarzowym;
- 2) co najmniej 104 dni wolnych od pracy w każdym roku kalendarzowym.

2. Do okresów, o których mowa w ust. 1, wlicza się dni ustawowo wolne od pracy albo, w przypadku określonym w art. 151¹¹ Kodeksu pracy, inne dni wolne od pracy zapewnione przez pracodawcę oraz okresy wypoczynku określone w przepisach wydanych na podstawie art. 103c liczone w wymiarze godzinowym.

3. Pracodawca ustala rozkład czasu pracy członków załóg statków powietrznych. Rozkład czasu pracy uwzględniający okresy wypoczynku, o których mowa w ust. 1, jest przygotowywany na okres miesiąca kalendarzowego oraz ogłaszany w sposób przyjęty u danego pracodawcy najpóźniej do 25. dnia miesiąca poprzedniego.

4. Członkom załóg statków powietrznych, o których mowa w art. 103a, przysługują w każdym tygodniu co najmniej 24 godziny nieprzerwanego wypoczynku.

Art. 103c. Minister właściwy do spraw transportu, w celu zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zapobieżenia skutkom skumulowanego zmęczenia członków załóg, określi, w drodze rozporządzenia, w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych, o których mowa w art. 103a:

- 1) maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych;
- 2) przerwy w pełnieniu czynności lotniczych;
- 3) okresy wypoczynku należne w związku z pełnieniem czynności lotniczych;
- 4) ograniczenia czasu lotu;
- 5) formy pełnienia gotowości oraz warunki ich wliczania do czasu pracy.

Art. 103d. W sprawach dotyczących czasu pracy członków załóg statków powietrznych, nieuregulowanych w przepisach art. 103–103c, stosuje się przepisy Kodeksu pracy.

Art. 104. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając przepisy międzynarodowe i przepisy prawa Unii Europejskiej oraz mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów, określi dla specjalności, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1, 3 i 5 oraz art. 95 ust. 2 pkt 1–7, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzory licencji i świadectw kwalifikacji;
- 2) uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji lub świadectw kwalifikacji;
- 3) szczegółowe wymagania dla poszczególnych rodzajów licencji i świadectw kwalifikacji, dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;
- 4) szczegółowe warunki i sposób:
 - a) wydawania, przedłużania, wznawiania, wymiany, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień,
 - b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcych licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień, wydanych przez właściwy organ obcego państwa,
 - c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,
 - d) prowadzenia rejestru personelu lotniczego,
 - e) prowadzenia szkolenia lotniczego;
- 5) szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji i świadectw kwalifikacji;
- 6) zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do otrzymania świadectwa operatora tankowania statków powietrznych oraz wzór i tryb uzyskiwania takiego świadectwa, uwzględniając równorzędność ukończonych kursów i szkoleń.

1a. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając przepisy międzynarodowe i przepisy prawa Unii Europejskiej, określi dla specjalności, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 4 i 4a oraz w art. 95 ust. 2 pkt 8 i 9, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzory licencji i świadectw kwalifikacji;

- 2) uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji i świadectw kwalifikacji;
- 3) szczegółowe wymagania dla poszczególnych rodzajów licencji i świadectw kwalifikacji, dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;
- 4) szczegółowe warunki i sposób:
 - a) wydawania, przedłużania, wznawiania, wymiany, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień,
 - b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania i przywracania uznania obcych licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień, wydanych przez właściwy organ obcego państwa,
 - c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,
 - d) prowadzenia rejestru personelu lotniczego,
 - e) prowadzenia szkolenia lotniczego;
- 5) szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji i świadectw kwalifikacji.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego i kandydatów na członków personelu pokładowego oraz członków personelu pokładowego, mając na uwadze wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych oraz przepisów prawa Unii Europejskiej i specyfiki wykonywanych czynności lotniczych.

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.

4. W celu uzyskania, wznowienia, utrzymania licencji i świadectw kwalifikacji dla poszczególnych specjalności lotniczych Prezes Urzędu może uznać kwalifikacje i uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym.

5. Postępowanie w sprawach, o których mowa w ust. 4, prowadzi się na wniosek osoby posiadającej kwalifikacje lub uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym.

6. Uznanie kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym w celu uzyskania, wznowienia, utrzymania licencji i świadectw kwalifikacji dokonywane jest na podstawie dokumentów potwierdzających uzyskanie kwalifikacji lub uprawnień w lotnictwie państwowym wydanych przez właściwe w danym zakresie jednostki organizacyjne lotnictwa państwowego lub w przypadku ich braku poprzez poddanie osoby ubiegającej się o uznanie sprawdzianowi z wiedzy lub umiejętności wymaganych dla odpowiedniego uprawnienia, licencji lub świadectwa kwalifikacji.

7. Jeżeli dla uznania kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym w celu uzyskania, wznowienia, utrzymania licencji albo świadectwa kwalifikacji wymagana jest udokumentowana praktyka lotnicza, zalicza się tę praktykę na podstawie dokumentów potwierdzających wykonywanie w lotnictwie państwowym odpowiednich czynności lotniczych, wydanych przez właściwe w danym zakresie jednostki organizacyjne lotnictwa państwowego.

8. W przypadku, gdy dla uznania kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym w celu uzyskania odpowiedniego uprawnienia lotniczego wynikającego z licencji albo świadectwa kwalifikacji, a także uprawnienia dodatkowego wpisywanego do licencji albo świadectwa kwalifikacji wymagane jest złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu praktycznego lub teoretycznego, egzamin ten przeprowadza komisja egzaminacyjna, o której mowa w art. 99.

9. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki uznawania kwalifikacji i uprawnień, o których mowa w ust. 4, uwzględniając równorzędność ukończonych kursów i szkoleń.

Rozdział 2

Badania lotniczo-lekarskie

Art. 105. 1. Sprawność psychiczną i fizyczną członka oraz kandydata na członka personelu lotniczego i członka oraz kandydata na członka personelu pokładowego sprawdza się w trakcie badań lotniczo-lekarskich.

1a. Badaniom, o których mowa w ust. 1, nie podlegają członkowie personelu lotniczego oraz kandydaci na członków personelu lotniczego specjalności:

- 1) (uchylony)
- 2) pilot lotni;
- 3) pilot paralotni;
- 4) pilot motolotni;
- 5) skoczek spadochronowy;
- 6) mechanik poświadczenia obsługi statków powietrznych;
- 7) mechanik lotniczy obsługi technicznej.

1b. Przepis ust. 1a nie dotyczy osób posiadających specjalności, o których mowa w ust. 1a pkt 2–5, wykonujących czynności lotnicze na podstawie posiadanego uprawnienia instruktorskiego, uprawnienia do lotów lub skoków z pasażerem oraz uczestniczących we współzawodnictwie sportowym organizowanym przez polski związek sportowy.

2. Członek personelu lotniczego oraz personelu pokładowego nie może wykonywać lotów lub innych czynności lotniczych w przypadku utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej.

3. Członek personelu lotniczego i personelu pokładowego, który jest świadomy utraty sprawności psychicznej lub fizycznej wymaganej do wykonywania swojej funkcji, jest obowiązany do natychmiastowego poddania się badaniom lotniczo-lekarskim.

4. Badania lotniczo-lekarskie przeprowadzane są odpłatnie. Koszty tych badań ponosi pracodawca.

5. Sprawność fizyczną i psychiczną członka personelu lotniczego, o którym mowa w ust. 1a, stwierdza się na podstawie złożonego przez tę osobę pisemnego oświadczenia, że stan zdrowia tej osoby pozwala na bezpieczne wykonywanie czynności lotniczych lub ważnego prawa jazdy dowolnej kategorii.

Art. 106. 1. Badania lotniczo-lekarskie przeprowadzają i wydają orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego oraz członka personelu pokładowego:

- 1) centra medycyny lotniczej;
- 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.

3. Od orzeczenia komisji lekarskiej centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika osobie zainteresowanej przysługuje odwołanie do Naczelnego Lekarza w terminie 14 dni od dnia otrzymania orzeczenia. Do postępowania w sprawie odwołania stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

4. W przypadkach szczególnych prawo złożenia odwołania od orzeczenia, o którym mowa w ust. 3, przysługuje także Prezesowi Urzędu.

5. Naczelnny Lekarz w celu zbadania zasadności odwołania, o którym mowa w ust. 3, powołuje komisję, w skład której wchodzi lekarze specjaliści z zakresu medycyny. Komisja ta składa Naczelnemu Lekarzowi sprawozdanie z dokonanych ustaleń; Naczelnny Lekarz nie jest związany opinią komisji.

6. W skład Komisji, o której mowa w ust. 5, nie mogą wchodzić lekarze specjaliści biorący udział w badaniach, na podstawie których wydano zaskarżone orzeczenie.

7. Rejestr lekarzy specjalistów, o których mowa w ust. 5, prowadzi Prezes Urzędu.

Art. 107. 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. 109 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. 108 ust. 1, na listę lekarzy orzeczników albo skreślenie z niej;
- 5) dokonywanie corocznej oceny działalności podmiotów, o których mowa w art. 106 ust. 1;

- 6) zatwierdzanie i wdrażanie programu szkolenia dla kandydatów na lekarzy orzeczników;
- 7) organizowanie szkoleń dla kandydatów na lekarzy orzeczników lub lekarzy orzeczników.

2. Naczelny Lekarz ma prawo przetwarzać dane medyczne członków i kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków i kandydatów na członków personelu pokładowego wyłącznie na potrzeby wykonywanych badań oraz prowadzonych postępowań.

3. Regulamin działania Naczelnego Lekarza ustala Prezes Urzędu.

Art. 108. 1. Lekarzem orzecznikiem może zostać lekarz, który łącznie spełnia następujące wymagania:

- 1) posiada prawo wykonywania zawodu lekarza;
- 2) jest specjalistą z zakresu medycyny;
- 3) odbył szkolenie dla kandydatów na lekarzy orzeczników i złożył egzamin;
- 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 na potrzeby wykonywanych badań oraz prowadzonych postępowań.

5. Wpisanie lekarza na listę lekarzy orzeczników lub skreślenie go z tej listy 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 wnioskuje o skreślenie lekarza z listy lekarzy orzeczników w razie:

- 1) ujemnej corocznej oceny działalności, o której mowa w art. 107 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) (uchylony)

7. Prezes Urzędu prowadzi listę lekarzy orzeczników.

8. 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 skreślania z niej, z uwzględnieniem wzoru listy lekarzy orzeczników.

Art. 109. 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;
- 3) zajmuje się w szczególności 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 na potrzeby wykonywanych badań oraz prowadzonych postępowań.

5. Wpisanie na listę lub skreślenie z niej centrum medycyny lotniczej następuje na podstawie decyzji prezesa Urzędu wydanej na wniosek Naczelnego Lekarza lub zainteresowanego podmiotu.

6. Naczelnny 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 6 miesięcy od ostatniej oceny;
- 2) niespełniania wymogów, o których mowa w ust. 1;
- 3) upływu terminu, na jaki został dokonany wpis na listę;
- 4) złożenia wniosku przez zainteresowany podmiot.

7. Prezes Urzędu prowadzi listę centrów medycyny lotniczej.

8. 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 skreślania z niej, z uwzględnieniem potrzeb lotnictwa cywilnego w tym zakresie.

Art. 110. 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. 111. Naczelnny Lekarz przedstawia corocznie sprawozdanie ze swej działalności Prezesowi Urzędu, który następnie przedstawia to sprawozdanie ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz ministrowi właściwemu do spraw zdrowia.

Art. 112. 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, członków personelu lotniczego oraz kandydatów na członków personelu pokładowego i członków personelu pokładowego;
- 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) (uchylony)

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, a także konieczność posiadania przez członków personelu lotniczego oraz członków personelu pokładowego odpowiedniego stanu zdrowia niezbędnego do wykonywania obowiązków zawodowych.

Rozdział 3

Dowódca i załoga statku powietrznego

Art. 113. 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. 114. 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 obowiązany 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. 115. 1. W celu 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 nienależących 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, z zastrzeżeniem ust. 4a, o:

- 1) zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób niewykonujących 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.

4a. W przypadku gdy nie jest możliwe podjęcie decyzji przez dowódcę, funkcjonariusz Straży Granicznej wchodzący w skład warty ochronnej na pokładzie statku powietrznego odbywającego lot wysokiego ryzyka, w razie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa lotu, zdrowia lub życia pasażerów lub członków załogi, w celu unieszkodliwienia osoby niebezpiecznej stosuje niezbędne środki, łącznie z użyciem środków przymusu bezpośredniego i broni palnej.

5. Organy Policji i Straży Granicznej są obowiązane do przejęcia osoby, o której mowa w ust. 3 pkt 2.

Art. 116. 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 urządzeń, środków i substancji mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub pasażerów.

3. Zakazów, o których mowa w ust. 1 i 2, nie stosuje się do:

- 1) żołnierzy i funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, żołnierzy Żandarmerii Wojskowej oraz funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Służby Celno-Skarbowej i Biura Ochrony Rządu, którzy, bez zamiaru odbycia lotu, wykonują obowiązki służbowe na pokładzie statku powietrznego pozostającego na lotnisku albo lądowisku;
- 2) funkcjonariuszy Straży Granicznej pełniących wartość ochronną, o której mowa w art. 186a ust. 1;
- 3) żołnierzy i funkcjonariuszy służb, o których mowa w pkt 1, którzy podczas wykonywania przez nich obowiązków służbowych odbywają lot i odbyli szkolenie w zakresie zasad bezpieczeństwa na pokładzie statku powietrznego w przypadku użycia broni palnej lub środków przymusu bezpośredniego.

4. Żołnierze i funkcjonariusze służb, o których mowa w ust. 3 pkt 1, którzy podczas wykonywania przez nich obowiązków służbowych odbywają lot, mają prawo do użycia na pokładzie statku powietrznego broni palnej lub środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1–4, 7, 11 i 13 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. poz. 628, z późn. zm.¹³⁾), na zasadach i w sposób określony w tej ustawie.

5. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia:

¹³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 1165, z 2014 r. poz. 24 i 1199 oraz z 2016 r. poz. 904, 1948 i 2149.

- 1) szczegółowe warunki wnoszenia broni palnej lub środków przymusu bezpośredniego na pokład statku powietrznego, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa na pokładzie tego statku;
- 2) organizację i zakres szkolenia, o którym mowa w ust. 3 pkt 3, mając na względzie zapewnienie odpowiedniego poziomu wyszkolenia żołnierzy i funkcjonariuszy, jednolitość programu i formy szkolenia, zakres wiedzy teoretycznej i praktyki niezbędnej do wykonywania obowiązków służbowych na pokładzie statku powietrznego.

6. (uchylony)

7. (uchylony)

8. (uchylony)

Art. 117. 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. 118. Jeżeli w celu opanowania 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, pisemne sprawozdanie o zdarzeniu.

DZIAŁ VI

Żegluga powietrzna

Rozdział 1

Zasady korzystania z przestrzeni powietrznej i organizacji ruchu lotniczego

Art. 118a. Żegluga powietrzna w polskiej przestrzeni powietrznej oraz w przestrzeni powietrznej, która, w oparciu o art. 5 ust. 2, znalazła się w obszarze odpowiedzialności Rzeczypospolitej Polskiej jest realizowana zgodnie z:

- 1) przepisami prawa Unii Europejskiej dotyczącymi Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, a w szczególności:
 - a) rozporządzeniem nr 549/2004/WE,
 - b) rozporządzeniem nr 550/2004/WE,
 - c) rozporządzeniem nr 551/2004/WE,
 - d) rozporządzeniem nr 552/2004/WE;
- 2) umowami międzynarodowymi i przepisami międzynarodowymi;
- 3) niniejszą ustawą i innymi ustawami.

Art. 119. 1. Polska przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych prawach dla wszystkich jej użytkowników, 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 rozporządzeń, z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych:

- 1) może wprowadzić zakazy lub ograniczenia lotów nad obszarem całego państwa albo jego części na czas dłuższy niż 3 miesiące;
- 2) określi zasady wprowadzania przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego ograniczeń lotów w części przestrzeni powietrznej, których czas trwania nie będzie dłuższy niż 3 miesiące, oraz sposób publikacji tych ograniczeń.

5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić ograniczenia lub zakazy lotów dla statków powietrznych niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem oraz warunki i sposoby wprowadzania wyłączeń od tych zakazów, mając na względzie przeciwdziałanie oddziaływaniu lotnictwa cywilnego na środowisko oraz wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych.

Art. 120. 1. Polska przestrzeń powietrzna dostępna dla żeglugi powietrznej jest klasyfikowana zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, umowami i przepisami międzynarodowymi.

2. W polskiej przestrzeni powietrznej działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, a w wydzielonych częściach tej przestrzeni cywilne lub wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego lub właściwe organy wojskowe.

3. Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego tworzą cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni kontrolowanej.

4. Zarządzający lotniskiem niekontrolowanym w zależności od potrzeb może zapewnić lotniskową służbę informacji powietrznej oraz dostępność informacji meteorologicznej w przestrzeni niekontrolowanej przydzielonej danemu lotnisku w trybie art. 121 ust. 5 pkt 1 lub kierującego lotami, który odpowiada za udzielanie informacji użytecznych w trakcie wykonywania lotów w ruchu lotniskowym, oraz za udzielanie informacji przylatującym i odlatującym statkom powietrznym.

4a. W procesie certyfikacji lotniskowej służby informacji powietrznej potwierdzenie spełnienia przez nią wymagań ustalonych dla tej służby następuje przez złożenie oświadczenia o posiadaniu zdolności i środków umożliwiających wywiązywanie się z obowiązków związanych z zapewnianą służbą, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 5a.

4b. Prezes Urzędu, w ramach kontroli, o której mowa w art. 162 ust. 1, może przeprowadzić kontrolę informacji wskazanych w oświadczeniu, o którym mowa w ust. 4a.

4c. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze przepisy międzynarodowe oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, określi w drodze rozporządzenia:

- 1) okoliczności i sposób wyznaczania kierującego lotami;
- 2) wymagania, które musi spełniać kierujący lotami, oraz jego uprawnienia i obowiązki;
- 3) zakres dokumentacji i środki techniczne niezbędne do zapewniania kierowania lotami.

5. Minister Obrony Narodowej tworzy wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni przydzielonej danemu lotnisku w trybie art. 121 ust. 5 pkt 1.

6. Minister Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia, organizację i szczegółowe zasady funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego.

Art. 121. 1. Zarządzanie ruchem lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej jest realizowane przez:

- 1) zapewnianie odpowiednich do charakteru, natężenia i warunków ruchu lotniczego służb żeglugi powietrznej;
- 2) zarządzanie przestrzenią powietrzną;
- 3) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego.

2. Statkom powietrznym wykonującym loty w przestrzeni powietrznej zapewnia się ponadto służbę poszukiwania i ratownictwa.

3. Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych publikuje instytucja zapewniająca służby 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 użytkowników oraz ustali zakres działania tego organu, z uwzględnieniem prawa UE dotyczącego Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz przepisów międzynarodowych.

5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając zasady wynikające z umów i przepisów międzynarodowych, dla zapewnienia bezpiecznego, elastycznego i efektywnego wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) strukturę polskiej przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej z podziałem na:
 - a) przestrzeń kontrolowaną,
 - b) przestrzeń niekontrolowaną;
- 2) szczegółowe warunki i sposób korzystania z przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników.
- 3) (uchylony)

5a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób tworzenia lotniskowych cywilnych organów służb ruchu lotniczego na lotniskach kontrolowanych i niekontrolowanych, mając na uwadze zasady wynikające z umów i przepisów międzynarodowych, w tym wymagania EASA, oraz uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

6. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych:

- 1) przepisy ruchu lotniczego – w rozumieniu Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
- 2) warunki i sposób działania służb ruchu lotniczego – w rozumieniu Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

7. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób współdziałania instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego z Siłami Powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej tak, aby zapewniona była szczególna rola systemu obrony powietrznej w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa państwa z powietrza w czasie pokoju.

Art. 122. 1. Użytkownik polskiej przestrzeni powietrznej jest obowiązany do niezwłocznego wykonywania poleceń instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego oraz cywilnych i wojskowych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego, a także organów dowodzenia obroną powietrzną, jak również poleceń przekazanych mu przez wojskowe statki powietrzne.

2. Organy, o których mowa w ust. 1, w przypadku gdy cywilny statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom lub ograniczeniom, o których mowa w art. 119 ust. 2, 4 lub 5, albo gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że cywilny statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem, mogą wezwać ten statek do:

- 1) odpowiedniej zmiany kierunku lub wysokości lotu;
- 2) lądowania na wskazanym przez ten organ lotnisku;
- 3) wykonania innych poleceń, mających na celu przywrócenie stanu zgodnego z prawem.

3. Wykonywanie przepisów ust. 1 i 2 nie może naruszać bezpieczeństwa osób będących na pokładzie statku powietrznego.

Art. 122a. (utracił moc)

Art. 123. 1. Zabrania się wykonywania przez statki powietrzne lotów próbnych, akrobacyjnych oraz organizowania pokazów lotniczych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności.

1a. Przez pokaz lotniczy należy rozumieć loty statków powietrznych organizowane dla publiczności w celu zademonstrowania sprzętu lotniczego lub umiejętności pilotów, które nie są:

- 1) wykonywane wyłącznie w ramach szkolenia lub treningu;
- 2) organizowane wyłącznie w celach handlowych lub zawodowych.

1b. Na wniosek organizatora pokazów lotniczych, złożony co najmniej na 30 dni przed planowanym terminem pokazu, zawierający ich program, Prezes Urzędu wyraża zgodę na ich przeprowadzenie, jeżeli spełnione są wymogi bezpieczeństwa określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 1f.

1c. Zgodę, o której mowa w ust. 1b, Prezes Urzędu wydaje w drodze decyzji administracyjnej.

1d. Nie wymagają zgody Prezesa Urzędu pokazy lotnicze organizowane dla publiczności na terenie, na którym liczba udostępnionych przez organizatora miejsc dla osób wynosi mniej niż 1000. O zamiarze zorganizowania takich pokazów należy jednak powiadomić Prezesa Urzędu na co najmniej 14 dni przed planowanym terminem pokazu wraz z podaniem programu.

1e. Pokazy lotnicze odbywają się z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2139 oraz z 2016 r. poz. 1250).

1f. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wyjątki od zakazów, o których mowa w ust. 1,
- 2) szczegółowe wymogi bezpieczeństwa podczas organizacji i prowadzenia pokazów,
- 3) szczegółowe warunki organizacji i prowadzenia pokazów oraz lotów próbnych i akrobacyjnych

– z uwzględnieniem bezpieczeństwa lotów, osób zamieszkałych lub przebywających w osiedlach i skupiskach ludności, a także bezpieczeństwa mienia i osób przebywających na pokazach lotniczych, w zależności od rodzaju pokazu i liczby miejsc udostępnionych przez organizatora pokazów.

2. Zabrania się dokonywania w czasie lotów zrzutów ze statku powietrznego, z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby:

- 1) ochrony ludności;
- 2) ochrony przeciwpożarowej;
- 3) służby zdrowia;
- 4) poszukiwania i ratownictwa;
- 5) sportu i obsługi imprez masowych;

- 6) reklamy;
- 7) gospodarki rolnej i leśnej;
- 8) doświadczalne i szkoleniowe.

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, w drodze rozporządzenia, określi szczegółowe warunki dokonywania zrzutów, o których mowa w ust. 2, z uwzględnieniem bezpieczeństwa osób i mienia.

4. (uchylony)

Art. 124. 1. Zabrania się wykonywania lotów statkami powietrznymi z napędem nad obszarami parków narodowych i rezerwatów przyrody poniżej wysokości względnych podanych przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego w trybie art. 122.

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 zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, z bezpieczeństwem i obronnością państwa, ochroną granicy państwowej lub poszukiwaniem i ratownictwem.

Art. 125. 1. Zabrania się używania obowiązujących w ruchu lotniczym znaków i sygnałów do celów niezwiązanych z tym ruchem, jak również używania ich w sposób mogący wprowadzić w błąd instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, cywilne i wojskowe lotniskowe organy służby ruchu lotniczego lub załogi statków powietrznych.

2. Zabrania się używania przez osoby nieuprawnione nadawczych urządzeń radiowych działających w pasmach częstotliwości przeznaczonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 111 ust. 3 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2016 r. poz. 1489, 1579, 1823, 1948, 1954 i 2003) dla łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej.

Art. 126. 1. W polskiej przestrzeni powietrznej mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych.

2. Bezzałogowy statek powietrzny (UAV) musi być wyposażony w takie same urządzenia umożliwiające lot, nawigację i łączność jak załogowy statek powietrzny wykonujący lot z widocznością (VFR) lub według wskazań przyrządów (IFR) w określonej klasie przestrzeni powietrznej. Odstępstwa mające zastosowanie w tym

zakresie dla załogowych statków powietrznych stosuje się jednakowo do bezzałogowych statków powietrznych (UAV).

3. Loty bezzałogowych statków powietrznych wyposażonych zgodnie z ust. 2 mogą być wykonywane na podstawie złożonego planu lotu, w sposób i zgodnie z warunkami, o których mowa w ust. 5, z zastrzeżeniem art. 149.

4. Loty bezzałogowych statków powietrznych nieposiadających wyposażenia, o których mowa w ust. 2, mogą być wykonywane w strefach wydzielanych z ogólnodostępnej dla lotnictwa przestrzeni powietrznej, z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 121 ust. 5.

5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób i warunki wykonywania lotów przez bezzałogowe statki powietrzne w polskiej przestrzeni powietrznej oraz procedury współpracy operatorów tych statków z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego, uwzględniając zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej.

Art. 126a. 1. Bezzałogowy statek powietrzny, w tym model latający, może zostać zniszczony, unieruchomiony albo nad jego lotem może zostać przejęta kontrola, w przypadku gdy:

- 1) przebieg lotu lub działanie bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) zagraża życiu lub zdrowiu osoby,
 - b) stwarza zagrożenie dla chronionych obiektów, urządzeń lub obszarów,
 - c) zakłóca przebieg imprezy masowej albo zagraża bezpieczeństwu jej uczestników,
 - d) stwarza uzasadnione podejrzenie, że może zostać użyty jako środek ataku terrorystycznego;
- 2) bezzałogowy statek powietrzny wykonuje lot w przestrzeni powietrznej w części, w której wprowadzono ograniczenia lotów albo znajdującej się nad terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w której lot statku powietrzego jest zakazany od poziomu terenu do określonej wysokości.

2. Do zniszczenia lub unieruchomienia bezzałogowego statku powietrzego albo przejęcia kontroli nad jego lotem w przypadku, o którym mowa w:

- 1) ust. 1 pkt 1 lit. a, b i d – są uprawnieni funkcjonariusze Policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji

Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Celno-Skarbowej i Służby Więziennej, strażnicy Straży Marszałkowskiej, żołnierze Żandarmerii Wojskowej i Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz pracownicy specjalistycznych uzbrojonych formacji ochronnych,

- 2) ust. 1 pkt 1 lit. c – są uprawnieni funkcjonariusze Policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, żołnierze Żandarmerii Wojskowej oraz pracownicy specjalistycznych uzbrojonych formacji ochronnych,
- 3) ust. 1 pkt 2 – są uprawnieni żołnierze Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej – na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

Rozdział 2

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej

Art. 127. 1. Wyznaczenie oraz certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej dokonywane są zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej, a w szczególności zgodnie z rozporządzeniem nr 550/2004/WE oraz rozporządzeniem Komisji nr 2096/2005/WE.

2. Wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej, minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem Urzędu, po zasięgnięciu opinii Ministra Obrony Narodowej.

3. Wniosek o wyznaczenie zainteresowana instytucja składa do Prezesa Urzędu, który po dokonaniu sprawdzenia wniosku pod względem merytorycznym i formalno-prawnym kieruje go następnie wraz z opinią do ministra właściwego do spraw transportu.

4. Certyfikacji instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej dokonuje Prezes Urzędu jako organ realizujący zadania państwowej władzy nadzorującej w rozumieniu art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

5. Przepisy ust. 1–4 nie naruszają przepisów ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1641 oraz z 2016 r. poz. 2028 i 2260).

6. Zadania państwa członkowskiego określone w art. 10 ust. 3 rozporządzenia nr 550/2004/WE wykonuje minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem Urzędu i po zasięgnięciu opinii Ministra Obrony Narodowej.

7. Zadania państwa członkowskiego określone w art. 11 rozporządzenia nr 549/2004/WE oraz art. 12 i art. 13 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiającego system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 201 z 03.08.2010, str. 1) wykonuje minister właściwy do spraw transportu.

8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb i sposób opracowywania, konsultowania i zatwierdzania planów skuteczności działania, oraz wykonywania nadzoru nad ich realizacją,
- 2) system zachęt dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej – mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej dotyczące schematu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz politykę państwa w zakresie lotnictwa cywilnego.

Art. 128. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, dla realizacji przepisów prawa Unii Europejskiej, określi, w drodze rozporządzenia, sposób wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, mając na uwadze w szczególności zapewnienie bezpieczeństwa i ciągłości ruchu lotniczego.

Art. 128a. 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, certyfikowana zgodnie z art. 127 ust. 4, przekazuje Prezesowi Urzędu zatwierdzone zgodnie z obowiązującymi tę instytucję przepisami lub jej procedurami wewnętrznymi sprawozdanie roczne, o którym mowa w pkt 9 załącznika 1 do rozporządzenia nr 2096/2005/WE.

2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, jest ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Ogłoszeniu nie podlegają wyniki finansowe, jeśli są publikowane osobno zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2016 r. poz. 1047 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 61 i 245).

3. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej podaje do publicznej wiadomości treść sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, poprzez zamieszczenie go na stronie internetowej instytucji.

Art. 128b. 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej lub podmiot zapewniający zarządzanie przepływem ruchu lotniczego lub zarządzanie przestrzenią powietrzną przekazuje Prezesowi Urzędu informacje na temat planowanych zmian w swoich systemach funkcjonalnych, o których mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1315/2007 z dnia 8 listopada 2007 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 (Dz. Urz. UE L 291 z 09.11.2007, str. 16), w terminie co najmniej 2 miesiące przed ich planowanym wprowadzeniem.

2. Prezes Urzędu dokonuje zatwierdzenia procedur, o których mowa w art. 8 rozporządzenia nr 1315/2007/WE, oraz zatwierdzania wprowadzania w życie zmian, o których mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 1315/2007/WE.

3. Zatwierdzenia, o których mowa w ust. 2, następują w drodze decyzji administracyjnej.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe warunki i tryb przekazywania informacji, o których mowa w ust. 1,
- 2) warunki i tryb zatwierdzania procedur, o których mowa w art. 8 rozporządzenia nr 1315/2007/WE,
- 3) warunki i tryb zatwierdzania zmian oraz zatwierdzania wprowadzenia w życie zmian, o których mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 1315/2007/WE

– mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz przepisy międzynarodowe.

Art. 128c. Prezes Urzędu wydaje wytyczne w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 12 rozporządzenia nr 1315/2007/WE, w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 129. (uchylony)

Art. 129a. (uchylony)

Art. 130. 1. Służby żeglugi powietrznej są zapewniane odpłatnie (opłaty nawigacyjne).

2. Opłaty nawigacyjne objęte przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, umowami międzynarodowymi oraz przepisami międzynarodowymi są ustalane i zatwierdzane zgodnie z tymi przepisami.

3. Opłaty nawigacyjne, w zakresie nieobjętym aktami prawnymi określonymi w ust. 2, są zatwierdzane przez Prezesa Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej.

4. Terminy zatwierdzania opłat nawigacyjnych, o których mowa w ust. 3, są takie same jak terminy zatwierdzania opłat, o których mowa w ust. 2.

5. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mają prawo odmówić świadczenia usług użytkownikowi przestrzeni powietrznej, który narusza terminy i warunki płatności określone przez EUROCONTROL lub przez te instytucje.

6. Nie pobiera się opłat za loty:

- 1) wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR – Visual Flight Rules);
- 2) mieszane – w których część lotu wykonywana jest zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR), a pozostała część lotu wykonywana jest zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR – Instrument Flight Rules) – za część lotu wykonywaną w polskiej przestrzeni powietrznej wyłącznie zgodnie z przepisami VFR;
- 3) wykonywane przez statki powietrzne o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 2 ton;
- 4) wykonywane wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny, głów państw, szefów rządu oraz ministrów; we wszystkich tych przypadkach cel lotu musi być potwierdzony odpowiednim oznaczeniem statusu lotu lub uwagą w planie lotu;
- 5) poszukiwawczo-ratownicze, autoryzowane przez właściwy organ koordynacji systemu poszukiwania i ratownictwa;
- 6) wojskowe wykonywane przez polskie wojskowe statki powietrzne oraz wojskowe statki powietrzne państw, w których loty polskich wojskowych statków powietrznych nie są obciążane opłatami nawigacyjnymi;
- 7) wykonywane w celach wojskowych i zwolnione z opłat na mocy umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską w drodze ustawowej, inne niż określone w pkt 1–6;

8) kontrolno-pomiarowe wykonywane przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.

7. Udziela się dotacji celowej z budżetu państwa na sfinansowanie instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej kosztów związanych z zapewnieniem służb w przypadku lotów, o których mowa w ust. 6 pkt 1–7. Koszty te są finansowane z części budżetu państwa, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

8. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie opłat nawigacyjnych, określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb rozliczania i dokumentowania kosztów, o których mowa w ust. 7.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania i zatwierdzania wysokości opłat nawigacyjnych w zakresie nieuregulowanym aktami prawnymi, o których mowa w ust. 2, oraz procedurę przekazywania informacji niezbędnych do zatwierdzenia opłat, o których mowa w ust. 2 i 3, mając na uwadze koszty związane ze świadczeniem tych usług oraz kierunkowe założenia polityki Unii Europejskiej w tym zakresie.

10. Wysokość zatwierdzonych opłat nawigacyjnych jest ogłaszana w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz zamieszczana w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3. Ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego podlega również zatwierdzona zgodnie z przepisami międzynarodowymi wysokość odsetek za niezapłacone w terminie należności z tytułu opłat, o których mowa w ust. 2.

11. Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego przepisy międzynarodowe, o których mowa w ust. 2 i 10.

12. W kosztach związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej stanowiących podstawę ustalania opłat nawigacyjnych nie mogą być uwzględniane kary pieniężne, o których mowa w ustawie.

Art. 130a. 1. Uprawnienie państwa członkowskiego określone w art. 2 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1191/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1794/2006 ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 333 z 17.12.2010, str. 6) w zakresie możliwości podjęcia decyzji o niestosowaniu przepisów

rozporządzenia nr 1794/2006/WE zmienionego tym rozporządzeniem, wykonuje minister właściwy do spraw transportu.

2. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, mając na uwadze politykę państwa dotyczącą lotnictwa cywilnego oraz uwarunkowania operacyjne i kosztowe prowadzenia działalności przez te instytucje, może w drodze rozporządzenia, wprowadzić zwolnienie z obowiązku stosowania do dnia 31 grudnia 2014 r., w odniesieniu do opłat terminalowych przepisów rozporządzenia nr 1794/2006/WE w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem Komisji nr 1191/2010/UE.

3. W przypadku wprowadzenia zwolnienia, o którym mowa w ust. 2, w odniesieniu do opłat terminalowych stosuje się zasady określone w rozporządzeniu nr 1794/2006/WE w brzmieniu obowiązującym do dnia 20 grudnia 2010 r.

Art. 131. (uchylony)

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. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki wodnej oraz Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób zapewniania osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego, mając na względzie umowy i przepisy międzynarodowe oraz bezpieczeństwo ruchu lotniczego.

Rozdział 3

Zarządzanie bezpieczeństwem lotów oraz badanie wypadków i incydentów lotniczych

Art. 134. 1. W celu zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym komisje, o których mowa w art. 17 oraz art. 140, prowadzą badania okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych. Komisje nie orzekają co do winy i odpowiedzialności.

1a. Udostępnianie wyników badań okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych, zebranych podczas prowadzenia badania zdarzenia lotniczego w celach innych niż cel, o którym mowa w ust. 1, może być dokonane wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowno-administracyjnego za zgodą sądu. Właściwy do rozpoznania sprawy jest dla Komisji, o której mowa w art. 17, Sąd Okręgowy w Warszawie, a dla Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, o której mowa w art. 140, Wojskowy Sąd Okręgowy w Poznaniu.

1b. Sąd, orzekając o udostępnieniu wyników badań, o których mowa w ust. 1a, bierze pod uwagę, czy takie udostępnienie jest ważniejsze niż negatywne skutki, które mogą wynikać z takiego działania bezpośrednio dla kraju oraz w skali międzynarodowej, jak również dla danego badania lub przyszłych badań zdarzeń lotniczych.

1c. Udostępnianie wyników badań, o którym mowa w ust. 1a, obejmuje:

- 1) ekspertyzy uzyskane w trakcie badania;
- 2) oświadczenia uzyskane od osób w trakcie badania;
- 3) korespondencję między osobami mającymi związek z operacją statku powietrznego;
- 4) medyczne lub prywatne informacje dotyczące osób uczestniczących w wypadku lub incydencie lotniczym;
- 5) zapisy pokładowych rejestratorów mowy, zapisy nagrań instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego i ich kopie;
- 6) opinie wyrażane w trakcie analizy informacji, włącznie z zapisami rejestratorów pokładowych.

1d. Wyniki badań wymienione w ust. 1c mogą być włączone do raportu końcowego lub jego uzupełnienia tylko wówczas, gdy mają bezpośredni związek z badanym zdarzeniem lotniczym.

1e. Badania, o których mowa w ust. 1, są prowadzone przez komisje, o których mowa w art. 17 oraz art. 140, niezależnie od postępowania przygotowawczego, sądowego, sądowno-administracyjnego, administracyjnego lub czynności związanych z likwidacją szkody.

1f. W toku postępowań, o których mowa w ust. 1a i 1e, członków komisji, o których mowa w art. 17 oraz art. 140, nie wolno przesłuchiwać jako świadków co do faktów mogących ujawnić wyniki badań, o których mowa w ust. 1c.

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 momentu, gdy wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie opuściły ten statek powietrzny, i podczas którego:

- 1) jakakolwiek osoba doznała obrażeń ze skutkiem śmiertelnym lub poważnego obrażenia ciała w rezultacie:
 - a) znajdowania się na pokładzie danego statku powietrznego lub
 - b) bezpośredniego zetknięcia się z jakakolwiek częścią statku powietrznego, w tym częścią, która oddzieliła się od danego statku powietrznego, lub
 - c) bezpośredniego oddziaływania strumienia gazów albo powietrza, wywołanego przez statek powietrzny– z wyłączeniem tych przypadków, kiedy obrażenia ciała powstały z przyczyn naturalnych bądź w wyniku obrażeń zadanych samemu sobie lub przez inne osoby albo kiedy obrażeń ciała doznały osoby odbywające lot bez pozwolenia albo ukrywające się w miejscach, do których zwykle zamknięty jest dostęp dla pasażerów i członków załogi;
- 2) statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji, w rezultacie czego:
 - a) naruszona została trwałość konstrukcji, pogorszeniu uległy techniczne lub lotne charakterystyki statku powietrznego oraz
 - b) wymagane jest przeprowadzenie poważnego remontu lub wymiana uszkodzonego elementu

– z wyłączeniem przypadków przerwy w pracy silnika statku powietrznego albo jego uszkodzenia, jeśli uszkodzeniu uległ tylko silnik, jego osłony albo agregaty wspomagające albo gdy uszkodzone zostały łopaty śmigła, końcówki skrzydła, anteny, ogumienie kół, urządzenia hamowania, owiewki albo gdy na pokryciu są niewielkie wgniecenia albo przebicia;

3) statek powietrzny zaginął lub znajduje się w miejscu, do którego dostęp jest niemożliwy.

3. Dla celów statystycznych obrażenia ciała, w rezultacie których w ciągu 30 dni od chwili zaistnienia wypadku nastąpiła śmierć, uznaje się za obrażenia ciała ze skutkiem śmiertelnym.

4. Statek powietrzny uznaje się za zaginiony wówczas, gdy nie zostało ustalone miejsce znajdowania się jego szczątków i odwołano oficjalne poszukiwania.

5. Incydem lotniczym jest zdarzenie inne niż wypadek lotniczy, związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na jej bezpieczeństwo.

6. Poważnym incydem lotniczym jest zdarzenie, którego okoliczności zaistnienia wskazują, że nieomal doszło do wypadku lotniczego.

Art. 135. 1. Przewodniczący Komisji po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu lotniczym kwalifikuje je jako: wypadek lotniczy, poważny incydent lotniczy, incydent lotniczy albo inne zdarzenie, o którym mowa w art. 135a.

2. Każdy wypadek lub poważny incydent lotniczy statku powietrznego objętego obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych jest przedmiotem badania przez Komisję. Inne incydenty lotnicze tych statków powietrznych są badane odpowiednio przez użytkownika statku powietrznego lub instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej lub zarządzającego lotniskiem, pod nadzorem Komisji, chyba że Przewodniczący Komisji zdecydował o podjęciu takiego badania przez Komisję.

2a. Przewodniczący Komisji może przekazać badanie wypadku lub poważnego incydem lotniczego statku powietrznego, którego maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza 2250 kg, innemu podmiotowi za jego zgodą. W takim przypadku badanie jest prowadzone pod nadzorem Komisji.

3. Komisja bada wypadki i poważne incydenty lotnicze:

- 1) cywilnych 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 właściwy organ obcego państwa przekazał Komisji uprawnienie do przeprowadzenia badania, albo sam nie podjął badania wypadku;
- 3) polskich lub obcych cywilnych statków powietrznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej, wykonujących loty, o których mowa w art. 66a ust. 1.

4. Komisja może podjąć badanie wypadku lub incydentu lotniczego statku powietrznego nieobjętego obowiązkiem wpisu do rejestru statków, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających dokonanie takiego badania. W przypadku niepodjęcia badania przez Komisję raport końcowy z badania zdarzenia przygotowuje pod nadzorem Komisji użytkownik statku powietrznego.

5. Komisja, przystępując do badania wypadku lub incydentu lotniczego, w którym brał udział polski statek powietrzny lub który wydarzył się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, powiadamia:

- 1) Prezesa Urzędu;
- 2) użytkownika statku powietrznego;
- 3) władze lotnicze państwa: rejestracji, producenta, certyfikacji, konstruktora i właściciela statku powietrznego.

6. W przypadku stwierdzenia, że:

- 1) statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną,
- 2) osoba używająca statku powietrznego była pod wpływem alkoholu lub środków odurzających,
- 3) statek powietrzny został zbudowany lub był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami,
- 4) statek powietrzny był używany w wyniku przestępstwa, w szczególności uprowadzenia

– Komisja może odstąpić od badania wypadku lub incydentu lotniczego, powiadamiając jednocześnie właściwe organy o podejrzeniu naruszenia przepisów karnych.

7. Komisja, w terminie 30 dni od dnia otrzymania informacji o zaistnieniu wypadku lotniczego, przesyła Prezesowi Urzędu raport wstępny. Raport wstępny z badania poważnego incydentu lotniczego przekazuje się w przypadku, gdy uzasadnione jest to względami bezpieczeństwa wykonywania lotów.

8. W przypadkach szczególnych Komisja może korzystać z ekspertyz i opinii przygotowywanych na jej zlecenie przez wyspecjalizowane podmioty lub ekspertów.

9. Po zakończeniu badania incydentu lotniczego użytkownik statku powietrznego, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej lub zarządzający lotniskiem przesyła Komisji, wraz z zebraną dokumentacją, raport końcowy, określający w szczególności przyczyny i okoliczności badanego incydentu lotniczego oraz działania, jakie zostały podjęte lub powinny zostać podjęte w celu zapobieżenia podobnym zdarzeniom w przyszłości. Komisja po analizie przedstawionych dokumentów podejmuje stosowną uchwałę w tej sprawie.

10. Koszty, jakie powstały w związku z dostępem, zabezpieczeniem, transportem i przechowywaniem statku powietrznego, który uległ wypadkowi lotniczemu, do celów badań prowadzonych przez Komisję, pokrywane są ze środków, o których mowa w art. 18 ust. 1.

Art. 135a. 1. Następujące podmioty, w ramach krajowego systemu obowiązkowego zgłaszania, obowiązane są zgłaszać Komisji zaistnienie zdarzenia polegającego na przerwie w działaniu, wadzie, uszkodzeniu statku powietrznego lub jego elementu albo innej okoliczności, która miała lub mogła mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu:

- 1) użytkownik lub dowódca statku powietrznego, w szczególności posiadającego silnik turbinowy albo używanego do transportu publicznego;
- 2) przedsiębiorca zajmujący się projektowaniem, produkcją, obsługą lub modyfikacją statków powietrznych, w szczególności posiadających silnik turbinowy albo używanych do transportu publicznego, a także przeznaczonych dla nich urządzeń lub części;
- 3) osoba podpisująca świadectwa zdatności do lotów oraz dokumenty związane z przeglądami statków powietrznych, w szczególności o napędzie turbinowym albo przeznaczonych do transportu publicznego, a także przeznaczonych do nich urządzeń lub części;
- 4) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;

- 5) zarządzający lotniskiem;
- 6) podmiot wykonujący obsługę naziemną statków powietrznych;
- 7) osoba pełniąca funkcję związaną z instalowaniem, modyfikacją, konserwacją, naprawami, naprawami głównymi, kontrolą w locie lub inspekcją lotniczych instalacji nawigacyjnych, za których bezpieczeństwo odpowiada nadzór lotniczy;
- 8) jednostka organizacyjna lub związek organizacyjny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko wojskowe do użytkowania, przyjmujące polski lub obcy cywilny statek powietrzny, wykonujący lot, o którym mowa w art. 66a ust. 1.

1a. Zgłoszenie zdarzenia lotniczego może być dokonane przy użyciu każdego dostępnego środka łączności niezwłocznie po zaistnieniu zdarzenia i nie później niż 72 godziny od jego zaistnienia.

2. O zaistniałych zdarzeniach lotniczych Komisja powiadamia niezwłocznie Prezesa Urzędu.

3. Zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1, podlegają zdarzenia dotyczące statku powietrznego eksploatowanego przez przedsiębiorstwo mające siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, choćby zaistniały poza tym terytorium.

4. Pracodawca nie może w żaden sposób dyskryminować pracownika, który dokonał zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 i 3.

5. Z zachowaniem przepisów prawa karnego, nie wszczyna się postępowania w odniesieniu do naruszeń prawa popełnionych z winy nieumyślnej, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa, o których dowiedziano się tylko na podstawie zgłoszenia dokonanego zgodnie z systemem obowiązkowego zgłaszania, o którym mowa w ust. 2–4.

Art. 135b. 1. Informacje o zdarzeniach lotniczych przekazywane w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania gromadzone są przez Prezesa Urzędu w bazie danych. W bazie danych nie rejestruje się nazwisk ani adresów osób.

2. Z bazy danych korzystają niezależnie, w zakresie ich kompetencji, Prezes Urzędu oraz Komisja. Z bazy danych mogą korzystać także właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej i Komisja Europejska, jako podmioty uczestniczące w systemie wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa lotów.

3. Informacje zebrane w bazie danych podlegają ochronie zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 922).

4. Dla zapewnienia właściwej poufności rozpowszechniania informacji, o których mowa w ust. 1, udostępnianie zainteresowanym podmiotom tych informacji odbywa się zgodnie z warunkami oraz procedurami ustalonymi przez Komisję Europejską.

5. Prezes Urzędu publikuje corocznie, z zapewnieniem ochrony danych osobowych, informacje o stanie bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym, zawierające dane o zdarzeniach zebrane w systemie obowiązkowego zgłaszania.

Art. 135c. 1. Prezes Urzędu może wprowadzić dobrowolny i poufny system, który umożliwi zgłaszanie, zbieranie i analizowanie informacji o zaobserwowanych w lotnictwie cywilnym nieprawidłowościach, które nie wymagają zgłaszania obowiązkowego, ale które zgłaszający odczuwa jako bieżące lub potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa lotów.

1a. Podmioty wykonujące działalność określoną w art. 160 ust. 3 wprowadzają autonomiczne systemy dobrowolnego zgłaszania zdarzeń lotniczych w ramach działania swoich organizacji i wewnętrznego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

2. Informacja dotycząca bezpieczeństwa lotów, z usuniętymi danymi osobowymi, jest przechowywana i udostępniana wszystkim podmiotom w celu poprawy bezpieczeństwa lotów.

3. O wprowadzeniu systemu, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu powiadamia w formie obwieszczenia, podlegającego publikacji w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Art. 135d. Użytkownicy statków powietrznych objętych obowiązkiem rejestracji składają Prezesowi Urzędu sprawozdania, za rok ubiegły, z wykonywania zadań lotniczych, z uwzględnieniem zaistniałych zdarzeń lotniczych, w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku.

Art. 136. 1. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do:

- 1) dostępu do miejsca wypadku, statku powietrznego, jego szczątków i 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) przesłuchiwanie świadków;
- 8) udziału w przesłuchiwanie 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.

3a. Upoważnieni przedstawiciele użytkownika statku powietrznego, instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego i zarządzającego lotniskiem w celu przeprowadzenia badań zdarzeń lotniczych korzystają z uprawnień, o których mowa w ust. 1.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji i upoważnienia dla osób, o których mowa w ust. 3, mając na uwadze, w szczególności, dane niezbędne do identyfikacji tych osób.

Art. 137. 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 w celu przekazania wiadomości dotyczącej wypadku.

3. Każdy dysponent środków rejestracji obrazu, który znalazł się w pobliżu wypadku, powinien udostępnić je niezwłocznie, jeśli zachodzi taka potrzeba, w celu 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 uczestnikiem lub świadkiem wypadku lotniczego lub przymusowego lądowania statku

powietrznego poza lotniskiem, jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy organ Policji lub administracji publicznej albo inne służby bezpieczeństwa i porządku publicznego lub poszukiwawczo-ratownicze, 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 państw członkowskich ICAO oraz z odpowiednimi komisjami lub grupami eksperckimi ICAO i ECAC.

6. Współpraca, o której mowa w ust. 5, obejmuje w szczególności zabezpieczanie dowodów i mienia, ekspertyzy i inną pomoc techniczną, wzajemne przekazywanie zawiadomień o wypadkach, przekazywanie raportów, sprawozdań oraz informacji z ich badania mających wpływ na poprawę bezpieczeństwa w lotnictwie, a także udział przedstawicieli pełnomocnych w badaniu wypadków.

Art. 138. 1. Po zakończeniu badania Komisja sporządza raport końcowy i podejmuje uchwałę w tym zakresie.

2. Komisja przedstawia raport, o którym mowa w ust. 1, wraz z uchwałą ministrowi właściwemu do spraw transportu.

3. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje, w terminie 14 dni, Prezesowi Urzędu do wykorzystania raport końcowy wraz z uchwałą w celu analizy i podjęcia stosownych działań, o których mowa w art. 21 ust. 2 pkt 15 i 18.

4. W razie ujawnienia nowych faktów mogących mieć wpływ na ustalenie przyczyn i okoliczności wypadku lub incydentu lotniczego, minister właściwy do spraw transportu może zlecić Komisji wznowienie już zakończonego badania.

5. Przewodniczący Komisji przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne sprawozdanie z działalności Komisji.

Art. 139. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie poprawę stanu bezpieczeństwa lotniczego, określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych i innych wymagań właściwych organizacji międzynarodowych:

- 1) szczegółowy sposób postępowania przy badaniu wypadków i incydentów lotniczych;
- 2) warunki i tryb udostępniania oraz publikowania raportów końcowych i zaleceń Komisji;
- 3) warunki i tryb przekazywania i udostępniania raportów wstępnych i informacji o wypadkach i incydentach lotniczych;
- 4) sposób działania systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym i sposób prowadzenia bazy danych o zdarzeniach lotniczych;
- 5) warunki i sposób działania systemu dobrowolnego zgłaszania o zdarzeniach lotniczych, jednostki lotnictwa cywilnego właściwe do przyjmowania takich poufnych zgłoszeń, sposób zapewnienia ochrony danych osobowych z tym związanych oraz formę i sposób udostępnienia tych informacji;
- 6) wykaz przykładowych zdarzeń podlegających obowiązkowemu zgłaszaniu;
- 7) wykaz przykładowych poważnych incydentów lotniczych.

Art. 140. 1. Badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym zaistniałych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej prowadzi Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, zwana dalej „Komisją Lotnictwa Państwowego”, powoływana przez Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych na okres jednego roku.

1a. Badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym ma na celu ustalenie ich okoliczności i przyczyn oraz wydanie zaleceń i wniosków dla zapobieżenia podobnym wypadkom i incydentom w przyszłości.

1b. Komisja Lotnictwa Państwowego może prowadzić badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych zaistniałych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w których uczestniczyły statki powietrzne lotnictwa państwowego, jeżeli przewidują to umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, albo jeżeli właściwy organ obcego państwa przekaze tej Komisji uprawnienia do przeprowadzenia badania, albo jeżeli sam nie podjął badania.

1c. Inne incydenty lotnicze podlegają badaniu przez użytkownika statku powietrznego pod nadzorem Komisji Lotnictwa Państwowego, o ile Komisja ta nie podejmie się ich badania.

2. W zakresie uprawnień Komisji Lotnictwa Państwowego oraz jej członków stosuje się odpowiednio przepisy art. 1 ust. 4.

2a. W skład Komisji Lotnictwa Państwowego wchodzi przewodniczący, I zastępca przewodniczącego i sekretarz z jednostki organizacyjnej właściwej w zakresie bezpieczeństwa lotów podległej Ministrowi Obrony Narodowej oraz II zastępca przewodniczącego z jednostki organizacyjnej właściwej w zakresie bezpieczeństwa lotów podległej ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych. Pozostałych członków Komisji Lotnictwa Państwowego wyznacza się z przedstawicieli Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

2b. W skład Komisji Lotnictwa Państwowego powinni wchodzić specjaliści z zakresu: szkolenia lotniczego, techniki lotniczej, nawigacji, ruchu lotniczego, ratownictwa lotniczego, meteorologii, łączności, prawa lotniczego oraz medycyny.

2c. Za specjalistów w danym zakresie uważa się osoby posiadające odpowiednie wykształcenie wyższe oraz udokumentowaną minimum pięcioletnią praktykę w danej dziedzinie, a w przypadku lekarzy – udokumentowaną specjalizację.

2d. W pracach Komisji Lotnictwa Państwowego uczestniczą w miarę potrzeb eksperci.

2e. Ekspertom za udział w pracach Komisji Lotnictwa Państwowego oraz sporządzanie opinii lub ekspertyz przysługuje wynagrodzenie ustalone w umowie cywilnoprawnej.

2f. Minister Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji Lotnictwa Państwowego i upoważnienia dla osób, o których mowa w art. 136 ust. 3, mając na uwadze w szczególności dane niezbędne do identyfikacji tych osób.

3. Minister Obrony Narodowej zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji Lotnictwa Państwowego, a w szczególności na jej wyposażenie techniczne i obsługę administracyjną, koszty ekspertyz, a także na wynagrodzenia ekspertów.

4. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób powoływania, liczbę członków, strukturę organizacyjną oraz regulamin działania Komisji Lotnictwa Państwowego, a także tryb powoływania i odwoływania osób wchodzących w skład tej Komisji, uwzględniając konieczność zapewnienia w badaniu wypadków i poważnych incydentów lotniczych udziału przedstawicieli właściwych ministrów.

5. Koszty ponoszone przez Ministra Obrony Narodowej związane z działalnością Komisji Lotnictwa Państwowego refunduje minister właściwy do spraw wewnętrznych, jeżeli wypadki i poważne incydenty lotnicze zaistnieją z udziałem statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego.

5a. Refundacja odbywa się w pełnej wysokości na podstawie zbiorczego zestawienia kosztów badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych, przedstawionych przez Komisję Lotnictwa Państwowego.

5b. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania i sposób refundacji kosztów ponoszonych przez Ministra Obrony Narodowej związanych z działalnością Komisji Lotnictwa Państwowego, uwzględniając w szczególności zakres prac i sposób realizacji zadań wykonywanych przez Komisję Lotnictwa Państwowego.

6. Komisja Lotnictwa Państwowego współpracuje z Komisją w zakresie badania zdarzeń lotniczych, w których uczestniczył statek powietrzny lub personel lotnictwa państwowego oraz statek powietrzny lub personel lotnictwa cywilnego.

7. Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw transportu określą, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb współpracy obu komisji, uwzględniając w szczególności sposób wspólnego badania zdarzeń lotniczych oraz wymiany informacji o zdarzeniach lotniczych.

Art. 140a. 1. Poszukiwanie i ratowanie statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, udzielanie pomocy załogom i pasażerom statków powietrznych oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych, bez względu na przynależność państwową tych statków i osób, należy do zakresu działania służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego, zwanej dalej „służbą ASAR”.

2. Służba ASAR zapewnia poszukiwanie i ratownictwo wszystkich statków powietrznych znajdujących się w polskiej przestrzeni powietrznej oraz działa na obszarze lądowym w rejonie poszukiwania i ratownictwa lotniczego pokrywającym się z granicami odpowiadających mu rejonów informacji powietrznej.

3. Do zadań służby ASAR należy prowadzenie działań polegających na przeszukaniu wyznaczonego obszaru w celu ustalenia miejsca położenia statku powietrznego oraz osób poszkodowanych w zdarzeniach lotniczych, określenia ich stanu oraz podejmowanie działań ratowniczych na miejscu zdarzenia, zwanych dalej „działaniami poszukiwawczo-ratowniczymi”, z zachowaniem uprawnień Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz innych wyspecjalizowanych służb ratowniczych.

4. Za organizację i realizację zadań, o których mowa w ust. 1–3, odpowiedzialny jest minister właściwy do spraw transportu. Minister właściwy do spraw transportu wykonuje funkcję organu administracji publicznej, o którym mowa w Załączniku 12 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.

5. W skład służby ASAR wchodzi następujące jednostki:

- 1) cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego;
- 2) lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze;
- 3) punkty alarmowe.

6. Do zadań cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, o którym mowa w ust. 5 pkt 1, należy w szczególności:

- 1) przyjmowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych i osób objętych zakresem działania służby ASAR, o którym mowa w ust. 1;
- 2) analizowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej;
- 3) prowadzenie działań sprawdzających i wyjaśniających informacje o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej;
- 4) nadzorowanie stanu i zdolności do podejmowania działań poszukiwawczo-ratowniczych przez jednostki służby ASAR, o których mowa w ust. 5 pkt 2 i 3;
- 5) kierowanie działaniami jednostek służby ASAR i koordynowanie tych działań, a w szczególności kierowanie działaniami lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych;

- 6) bieżąca analiza i ocena sytuacji oraz korygowanie podjętych działań poszukiwawczo-ratowniczych, a w tym podejmowanie decyzji o ich zawieszaniu i zakończeniu;
- 7) zawiadamianie jednostek, o których mowa w art. 140d ust. 1;
- 8) informowanie organów obrony powietrznej i instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego o lotach cywilnych i wojskowych statków powietrznych wykonujących działania poszukiwawczo-ratownicze.

7. Rolę punktów alarmowych, o których mowa w ust. 5 pkt 3, pełnią organy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w ramach wykonywania służby alarmowej, przyjmując informacje o zagrożeniu statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej i przekazując je do cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

Art. 140b. 1. Działania poszukiwawczo-ratownicze prowadzą lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze, w których skład wchodzi statki powietrzne, załogi i personel pokładowy tych statków, przygotowane do prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych.

2. Lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze udostępnia Minister Obrony Narodowej z zasobów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Minister Obrony Narodowej wyposaża statki powietrzne oraz dokonuje przeszkolenia załóg i personelu pokładowego lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych w zakresie niezbędnym do wykonywania służby ASAR.

3. Doraźnie do działań poszukiwawczo-ratowniczych mogą być wezwane statki powietrzne służb ratowniczych oraz służb porządku publicznego, a także inne niż wskazane w ust. 2 wojskowe statki powietrzne.

Art. 140c. 1. Lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze oraz podmioty, o których mowa w art. 140b ust. 3, działają na podstawie planu operacyjnego poszukiwania i ratownictwa lotniczego, zwanego dalej „planem ASAR”, określającego funkcjonowanie i bieżące zadania tych podmiotów i jednostek systemu oraz ich współdziałanie z innymi organami i jednostkami, o których mowa w art. 140d ust. 1.

2. Działania lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych koordynuje cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego usytuowany w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

3. Obszar poszukiwania jest określany przez cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego jako obszar prawdopodobnego miejsca zdarzenia lotniczego, przebywania osób poszkodowanych w zdarzeniu lub miejsca położenia statku powietrznego, który zaginął.

Art. 140d. 1. Jednostki organizacyjne Marynarki Wojennej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, zakłady opieki zdrowotnej oraz inne podmioty będące w stanie udzielić pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa lotniczego są obowiązane współdziałać ze służbą ASAR przy wykonywaniu jej zadań.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy sposób zorganizowania i funkcjonowania służby ASAR,
- 2) zakres planu ASAR i sposób jego opracowywania,
- 3) szczegółowe zadania cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego,
- 4) szczegółowy sposób prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych,
- 5) sposób współdziałania z innymi podmiotami i jednostkami

– mając na uwadze przepisy międzynarodowe oraz uprawnienia i obowiązki właściwych podmiotów i jednostek.

Art. 140e. 1. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa.

2. Właściciel albo użytkownik pokładowego lub osobistego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa zgłasza go do ewidencji prowadzonej przez Prezesa Urzędu, na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 3.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób zgłaszania pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa do ewidencji, warunki i sposób ich wykreślenia z ewidencji, a także sposób i warunki prowadzenia tej ewidencji, z uwzględnieniem przepisów

Tomu III, Część II Załącznika 10 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, i zaleceń Rady Programu Cospas-Sarsat.

Rozdział 4

Loty międzynarodowe

Art. 141. Do lotów międzynarodowych stosuje się przepisy rozdziałów 1, 2 i 3 niniejszego działu ze zmianami wynikającymi z przepisów niniejszego rozdziału, z zachowaniem umów międzynarodowych.

Art. 142. Przy wykonywaniu lotów międzynarodowych statek powietrzny jest obowiązany przestrzegać:

- 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 którego przestrzeni powietrznej lot się odbywa, a także poleceń otrzymanych od jego państwowego statku powietrznego.

Art. 143. Międzynarodowe loty handlowe mogą być wykonywane przez polskiego przewoźnika lotniczego statkami powietrznymi, którymi dysponuje, zgodnie z przepisami działu X, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych.

Art. 144. 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. 145 ust. 1 pkt 4.

Art. 145. 1. Nie wymagają uzyskania zezwolenia:

- 1) międzynarodowe loty niehandlowe polskich cywilnych statków powietrznych;
- 2) międzynarodowe nieregularne loty niehandlowe statków powietrznych państw stron Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, z zastrzeżeniem art. 145a;
- 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 r. (Dz. U. z 1959 r. 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 na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – korzystania wyłącznie z polskich lotnisk dopuszczonych do lotów międzynarodowych;
- 2) z zastrzeżeniem warunków przewidzianych w umowach międzynarodowych.

Art. 145a. 1. Prezes Urzędu, na wniosek użytkownika statku powietrznego, może, w drodze decyzji administracyjnej, wydać na czas określony tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku powietrznego, w przypadku gdy statek:

- 1) nie posiada świadectwa zdatności do lotu,
- 2) wykonuje lot w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatności do lotu – jeżeli wykonanie lotu przez ten statek nie zagrazi bezpieczeństwu.

2. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania statków powietrznych, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób postępowania przy wydawaniu tymczasowego zezwolenia na lot i termin jego ważności;
- 2) wzór tymczasowego zezwolenia na lot i wzór wniosku o jego wydanie.

Art. 146. 1. W przypadkach nieobjętych przepisami art. 145 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 nie później 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. 147. 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, z zapobieganiem skutkom klęsk żywiołowych lub ich usuwaniem lub z pomocą w razie katastrofy przemysłowej i komunikacyjnej albo jeżeli statek powietrzny znajduje się w niebezpieczeństwie lub też takie odstępianie jest konieczne dla uniknięcia niebezpieczeństwa.

Art. 148. 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. 148a. W przypadkach lotów międzynarodowych, w których prawo państwa obcego wymaga drogi dyplomatycznej na przesłanie aplikacji o zgodę na wykonanie lotu, zgłoszenie zamiaru wykonania lotu cywilnego statku powietrznego wraz z wymaganą dokumentacją, na wniosek podmiotu polskiego przekazuje do właściwego organu w państwie obcym minister właściwy do spraw zagranicznych.

Art. 149. Wykonywanie lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne bezzałogowe wymaga zezwolenia udzielonego przez Prezesa Urzędu w porozumieniu z właściwymi organami wojskowymi.

Art. 149a. 1. Wykonywanie lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu ładunków lub żołnierzy, funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Biura Ochrony Rządu oraz pracowników wojska wymaga zezwolenia Dowódcy Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, jest wydawane na zasadach i w trybie określonych w art. 18a ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej.

Art. 150. 1. Międzynarodowe loty państwowych statków powietrznych są wykonywane na zasadach określonych w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej oraz w umowach międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

2. Do międzynarodowych lotów państwowych statków powietrznych innych niż określone w ust. 1 stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące lotów międzynarodowych cywilnych statków powietrznych.

Art. 151. Stały pobyt i eksploatację polskiego statku powietrznego za granicą lub stały pobyt i eksploatację obcego statku powietrznego w Rzeczypospolitej Polskiej należy zgłosić Prezesowi Urzędu.

Art. 152. W razie zaginięcia lub wypadku obcego cywilnego statku powietrznego upoważnione organy państwa przynależności statku oraz właściciel lub użytkownik tego statku mogą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej brać udział, za zgodą Prezesa Urzędu, w działaniach mających na celu odnalezienie statku lub udzielenie mu pomocy.

Art. 153. 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. 153a. 1. W przypadku międzynarodowych lotów cywilnych statków powietrznych, a w szczególności lotów tranzytowych, z materiałami niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do przewozu na pokładzie statku powietrznego, w rozumieniu Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, Prezes Urzędu może wydać zgodę na taki lot.

2. W przypadku wykonywania przez cywilny statek powietrzny lotów, o których mowa w art. 66a ust. 1, z materiałami niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do przewozu na pokładzie statku powietrznego,

w rozumieniu Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, Minister Obrony Narodowej może wydać zgodę na taki lot.

3. Zgody, o których mowa w ust. 1 i 2, mogą zostać udzielone, jeżeli lot nie spowoduje bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub bezpieczeństwa lotów i będzie wykonywany z zachowaniem wymogów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 153b.

Art. 153b. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych oraz kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lotów, szczegółowe warunki dotyczące wykonywania lotów z materiałami niebezpiecznymi na pokładzie cywilnych statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe, w tym tranzytowe.

Art. 154. 1. W razie wypadku lub przymusowego lądowania statku powietrznego wykonującego lot międzynarodowy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej 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 i 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 przez statek powietrzny bez zezwolenia właściwych organów celnych i organów ochrony granic jest zabronione.

Art. 155. 1. Obcy statek powietrzny przebywający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz jego załoga mogą zostać poddane inspekcji, a ich dokumenty mogą być sprawdzane przez Prezesa Urzędu.

2. Obcy statek powietrzny przebywający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz jego załoga, wobec których istnieje uzasadnione podejrzenie niezgodności z umowami lub przepisami międzynarodowymi dotyczącymi bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, podlegają inspekcji, a dokumenty podlegają sprawdzeniu przez Prezesa Urzędu.

3. Z inspekcji wyłączone są państwowe statki powietrzne, chyba że są wykorzystywane do prowadzenia działalności innej niż służba publiczna.

4. Inspekcja może być prowadzona bez uprzedniego poinformowania użytkownika statku o zamiarze jej przeprowadzenia.

5. Inspekcję prowadzi się w sposób niepowodujący nieuzasadnionego opóźnienia odlotu.

6. Do prowadzenia inspekcji, o której mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 27 i 28.

Art. 155a. 1. W przypadku stwierdzenia naruszenia umów lub przepisów międzynarodowych przez użytkowników statków powietrznych lub członków ich załóg, w stopniu bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu lotu, Prezes Urzędu może wydać decyzję administracyjną:

- 1) o zabezpieczeniu statku powietrznego na lotnisku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do czasu przywrócenia stanu zgodnego z umowami lub przepisami międzynarodowymi;
- 2) wprowadzającą czasowy zakaz wlotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określonego statku powietrznego lub wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez określonego przewoźnika lotniczego do czasu trwałego usunięcia przyczyn powstałego zagrożenia.

2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

3. O zabezpieczeniu statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, oraz o wprowadzeniu czasowego zakazu wlotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes Urzędu niezwłocznie informuje:

- 1) władze lotnicze państwa rejestracji statku oraz władze państwa odpowiedzialnego za bezpieczeństwo użytkowania statku;
- 2) władze lotnicze państw członkowskich Unii Europejskiej;
- 3) Komisję Europejską;
- 4) EASA.

Art. 155b. 1. Prezes Urzędu gromadzi informacje dotyczące bezpieczeństwa wykonywania lotów, w szczególności informacje o wynikach inspekcji statków

powietrznych, a także informacje otrzymane w drodze wymiany od organów określonych w ust. 2.

2. Informacje o wynikach inspekcji, o których mowa w ust. 1, podlegają niezwłocznie przekazaniu Komisji Europejskiej oraz – na ich wniosek – władzom lotniczym państw członkowskich Unii Europejskiej, EASA i ICAO.

3. Jeżeli informacje, o których mowa w ust. 1, wykazują istnienie zagrożenia dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego lub jeżeli z informacji o wynikach inspekcji wynika, że statek powietrzny nie spełnia wymagań międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa, informacje te przekazuje się niezwłocznie władzom lotniczym państw członkowskich Unii Europejskiej i Komisji Europejskiej.

4. Prezes Urzędu udostępnia władzom lotniczym państw członkowskich Unii Europejskiej, na ich wniosek, inne informacje niż określone w ust. 1, niezbędne dla wykonywania inspekcji statków powietrznych.

5. Informacje uzyskane przez Prezesa Urzędu od organów, o których mowa w ust. 2, mogą być wykorzystane wyłącznie w celu wykonywania inspekcji, o której mowa w art. 155 i 155a.

6. Dane osobowe osób, które dobrowolnie przekazały Prezesowi Urzędu informacje dotyczące bezpieczeństwa statku powietrznego, w szczególności jego usterek lub uszkodzeń, podlegają ochronie zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych.

Art. 155c. Minister właściwy do spraw transportu, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych oraz mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej dotyczące bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy sposób postępowania przy planowaniu oraz prowadzeniu inspekcji, o której mowa w art. 155 ust. 1, oraz sposób dokumentowania jej przebiegu i wyniku;
- 2) szczegółowy sposób postępowania przy zabezpieczeniu statku powietrznego, o którym mowa w art. 155a ust. 1 pkt 1, oraz warunki i sposób postępowania przy zwolnieniu statku powietrznego z zabezpieczenia;
- 3) szczegółowy sposób postępowania przy wprowadzaniu czasowego zakazu wlotu, o którym mowa w art. 155a ust. 1 pkt 2, oraz warunki i sposób postępowania przy jego cofaniu;

4) szczegółowy zakres informacji, o których mowa w art. 155b ust. 1 i 4, oraz sposób ich gromadzenia.

Art. 156. 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 niebędących 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. 157. 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, utrzymywania 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. 27–30, w zakresie niezastrzeżonym do kompetencji EASA.

3. Nadzorujący ma również prawo wstępu do wszystkich części lotniska i pomieszczeń użytkownika.

Art. 158. 1. Użytkownik statku powietrznego jest obowiązany zapewnić jego bezpieczną eksploatację.

2. Użytkownik statku powietrznego, jeżeli prowadzi działalność podlegającą certyfikacji, obowiązany jest utworzyć i zapewnić funkcjonowanie wewnętrznego systemu bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego.

3. Użytkownik, o którym mowa w ust. 2, jest obowiązany w szczególności:

- 1) zapewnić, 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 stały wewnętrzny 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. 159. 1. W celu wykonywania nadzoru, o którym mowa w art. 157 ust. 1, minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając przepisy międzynarodowe, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych i obowiązków użytkowników statków powietrznych w tym zakresie.

2. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając przepisy międzynarodowe oraz przepisy prawa Unii Europejskiej, określi, w drodze zarządzenia, szczegółowe zasady prowadzenia nadzoru, o którym mowa w art. 157 ust. 1.

Rozdział 2

Certyfikacja

Art. 160. 1. Podjęcie i wykonywanie działalności w lotnictwie cywilnym, w zakresie określonym w ust. 3, wymaga uzyskania certyfikatu.

1a. Do podjęcia i wykonywania działalności w lotnictwie cywilnym, w zakresie określonym w ust. 3 pkt 1 oraz pkt 3–8, z wyłączeniem świadczenia usług lotniczych innych niż przewóz lotniczy, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 4 marca 2010 r. o świadczeniu usług na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 893 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 60).

2. Wydanie certyfikatu musi być poprzedzone procesem certyfikacji, który jest sprawdzeniem trwałej zdolności podmiotu do bezpiecznego wykonywania określonej działalności lotniczej.

3. Certyfikacji podlega:

- 1) wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie:
 - a) przewozu lotniczego z wykorzystaniem samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców,
 - b) świadczenia usług lotniczych innych niż przewóz lotniczy z wykorzystaniem statków powietrznych, dla których wymagane jest świadectwo zdatności do lotu;
- 2) szkolenie personelu lotniczego w celu uzyskania licencji członka personelu lotniczego oraz wpisywanych do niej uprawnień oraz szkolenie personelu lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej, informatora lotniskowej służby powietrznej oraz wpisywanych do nich uprawnień;
- 3) lotnisko użytku publicznego, o którym mowa w art. 59a ust. 1, i jego eksploatacja;
- 4) obsługa naziemna statków powietrznych wykonywana na rzecz przewoźników lotniczych w zakresie:
 - a) obsługi materiałów niebezpiecznych w rozumieniu Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2,
 - b) zaopatrywania statków powietrznych w materiały napędowe – z wyjątkiem wykonywanej przez przewoźników lotniczych obsługi naziemnej własnych statków powietrznych i ładunków;
- 5) (uchylony)
- 6) projektowanie, produkcja i obsługa techniczna statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego oraz zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych;
- 7) inne rodzaje działalności lotniczej, jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe, przepisy międzynarodowe lub przepisy prawa Unii Europejskiej;

8) zapewnianie służb żeglugi powietrznej zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 550/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

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 odpowiedzialności cywilnej, którego obowiązek posiadania wynika z niniejszej ustawy;
- 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 w odrębnych przepisach.

Art. 160a. Do działalności polegającej na szkoleniu personelu lotniczego w celu uzyskania licencji członka personelu lotniczego oraz na świadczeniu usług lotniczych innych niż przewóz lotniczy nie stosuje się przepisu art. 11 ust. 9 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Art. 161. 1. Certyfikację przeprowadza, na wniosek zainteresowanego podmiotu, Prezes Urzędu, chyba że przepisy Unii Europejskiej stanowią inaczej.

2. W przypadku spełnienia przez podmiot wymagań ustanowionych przepisami prawa, odpowiednich dla danego rodzaju działalności, Prezes Urzędu wydaje certyfikat, w którym określa nazwę podmiotu, zakres prowadzonej działalności, warunki jej prowadzenia oraz termin, na jaki certyfikat jest wydawany.

3. Certyfikat wydaje się na czas oznaczony, nie dłuższy jednak niż 12 miesięcy, jeżeli jest wydawany po raz pierwszy, i nie dłuższy niż 36 miesięcy – przy kolejnym przedłużeniu, jeżeli przepisy Unii Europejskiej nie stanowią inaczej.

4. Prezes Urzędu odmawia wydania certyfikatu, jeżeli stwierdzi, że wnioskodawca nie spełnił wymagań ustanowionych dla wnioskowanej działalności lotniczej.

5. W razie stwierdzenia, że posiadacz certyfikatu przestał spełniać wymagania przewidziane przepisami prawa do wydania lub utrzymania certyfikatu, Prezes Urzędu wzywa zainteresowany podmiot do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa, w określonym terminie, pod rygorem zawieszenia ważności certyfikatu, ograniczenia uprawnień wynikających z certyfikatu lub cofnięcia wydanego certyfikatu, w zależności od stopnia stwierdzonych naruszeń bezpieczeństwa prowadzonej działalności lotniczej, chyba że przepisy Unii Europejskiej stanowią inaczej.

6. Po bezskutecznym upływie terminu, o którym mowa w ust. 5, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zawiesza ważność certyfikatu, ogranicza uprawnienia wynikające z certyfikatu lub cofa certyfikat, w zależności od stopnia stwierdzonych naruszeń bezpieczeństwa prowadzonej działalności lotniczej, chyba że przepisy Unii Europejskiej stanowią inaczej.

7. W razie zawieszenia ważności certyfikatu lub ograniczenia uprawnień wynikających z certyfikatu Prezes Urzędu określa termin, na jaki certyfikat zostaje zawieszony lub ograniczony, rodzaj stwierdzonych nieprawidłowości oraz termin ich usunięcia, chyba że przepisy Unii Europejskiej stanowią inaczej.

8. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje certyfikat, odmawia jego wydania, zawiesza ważność, ogranicza uprawnienia wynikające z niego i cofa certyfikat.

Art. 162. 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. Certyfikat może zostać oddany Prezesowi Urzędu, co jest równoznaczne z jego zawieszeniem, i może zostać w każdym czasie zwrócony uprawnionemu podmiotowi na jego wniosek, chyba że w okresie zawieszenia upłynął termin ważności tego certyfikatu.

2a. Czynności, o których mowa w ust. 2, Prezes Urzędu dokonuje w drodze decyzji administracyjnej.

3. (uchylony)

4. (uchylony)

Art. 162a. 1. W zakresie nieuregulowanym w przepisach prawa Unii Europejskiej certyfikat lub równoważny dokument wydany przez organ obcego państwa lub przez właściwą instytucję wyspecjalizowaną, zwany dalej „certyfikatem zagranicznym”, Prezes Urzędu uznaje za ważny na równi z certyfikatem polskim, jeżeli:

- 1) wynika to z umowy międzynarodowej lub przepisów międzynarodowych;
- 2) wymagania stawiane przy jego wydaniu nie były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Certyfikat zagraniczny może zostać uznany przez Prezesa Urzędu, jeżeli jego posiadanie jest wymagane przez umowy międzynarodowe, przepisy międzynarodowe albo przepisy prawa polskiego określające warunki prowadzenia działalności gospodarczej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub na rzecz podmiotów mających siedzibę na jej terytorium.

3. Certyfikat zagraniczny podlega uznaniu w całości wraz ze wszystkimi wpisanymi do niego uprawnieniami, zezwoleniami i ograniczeniami. Okres uznania certyfikatu zagranicznego za ważny nie może być dłuższy niż okres ważności certyfikatu uznawanego.

4. Prezes Urzędu może uzależnić uznanie certyfikatu zagranicznego od wyniku audytu przeprowadzonego u posiadacza tego certyfikatu.

5. Prezes Urzędu cofa uznanie certyfikatu zagranicznego, jeżeli stwierdzi, że jego posiadacz przestał spełniać wymagania ustanowione dla uznania certyfikatu.

6. Uznanie certyfikatu zagranicznego wygasa w przypadku cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia uprawnień wynikających z certyfikatu przez organ państwa obcego lub przez właściwą instytucję wyspecjalizowaną, która certyfikat wydała.

7. Uznanie certyfikatu zagranicznego, odmowa jego uznania i cofnięcie następują w drodze decyzji administracyjnej.

8. Dokumenty składane w procesie uznania zagranicznego certyfikatu są składane w języku polskim lub angielskim. W przypadku przedłożenia kopii wnioskodawca składa oświadczenie w języku polskim lub angielskim o zgodności kopii z oryginałami.

Art. 162b. Nie wymaga uznania certyfikat wydany na podstawie przepisów Unii Europejskiej.

Art. 163. Minister właściwy do spraw transportu określa, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem właściwych umów i przepisów międzynarodowych oraz przepisów prawa Unii Europejskiej:

- 1) szczegółowe warunki, tryb dokonywania, zakres oraz kryteria oceny, czy dany podmiot spełnia wymagania niezbędne w procesie certyfikacji;
- 2) rodzaje i wzory certyfikatów dla poszczególnych rodzajów działalności, o których mowa w art. 160 ust. 3;
- 3) szczegółowe warunki i tryb uznawania certyfikatów zagranicznych;
- 4) szczegółowe warunki zawieszania ważności certyfikatów, ograniczenia uprawnień z nich wynikających oraz cofania certyfikatów.

Art. 163a. Przepisy art. 160–162 nie naruszają uprawnień w zakresie certyfikacji działalności, jeżeli zostały one zastrzeżone do kompetencji EASA.

DZIAŁ VIII

Lotnicza działalność gospodarcza

Rozdział 1

Koncesje

Art. 164. 1. Koncesji na podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego udziela Prezes Urzędu zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

2. Z obowiązku uzyskania koncesji jest zwolniony przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie:

- 1) lotów lokalnych;
- 2) przewozu lotniczego wykonywanego wyłącznie przy użyciu statków powietrznych bezsilnikowych lub o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg.

3. W zakresie objętym niniejszym rozdziałem nie stosuje się art. 61 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Art. 165. (uchylony)

Art. 166. 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 w Krajowym Rejestrze Sądowym, o ile przedsiębiorca taki numer posiada;
- 3) określenie rodzaju i zakresu wykonywania zamierzonej działalności gospodarczej;
- 4) inne informacje określone zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1008/2008/WE oraz 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 dysponowanie przez wnioskodawcę co najmniej jednym zarejestrowanym na terytorium Wspólnoty statkiem powietrznym, którego jest właścicielem albo który użytkuje na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania bez załogi, o której mowa w art. 2 pkt 24 rozporządzenia nr 1008/2008/WE;
- 3) oświadczenie wnioskodawcy, że nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie upadłości przedsiębiorcy oraz że nie znajduje się on w stanie likwidacji;
- 4) dokumenty potwierdzające spełnianie przez osoby stale i faktycznie kierujące działalnością przedsiębiorstwa wymogu, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, aktualne na dzień złożenia wniosku o koncesję i wystawione nie wcześniej niż 3 miesiące przed jego złożeniem;
- 5) dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów finansowych określonych w art. 5 rozporządzenia nr 1008/2008/WE:
 - a) w przypadku wnioskodawcy ubiegającego się o koncesję uprawniającą do wykonywania przewozów statkiem powietrznym o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc poniżej 20 – dokument potwierdzający posiadanie kapitału netto w wysokości co najmniej 100 000 euro, a jeżeli kapitał netto ma wartość niższą – dokumenty określone w części 1 załącznika I do rozporządzenia nr 1008/2008/WE,
 - b) w przypadku wnioskodawcy ubiegającego się o koncesję uprawniającą do wykonywania przewozów statkiem powietrznym o maksymalnej masie

startowej (MTOM) co najmniej 10 ton lub o liczbie miejsc co najmniej 20 – plan gospodarczy obejmujący okres co najmniej 3 lat od dnia rozpoczęcia działalności w zakresie przewozu lotniczego.

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 z właściwych przepisów.

5. (uchylony)

Art. 167. 1. (uchylony)

2. (uchylony)

2a. Prezes Urzędu wydaje decyzję w sprawie złożonego wniosku o udzielenie koncesji w terminie, o którym mowa w art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

3. 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;
- 5) (uchylony)
- 6) (uchylony)
- 7) szczególne warunki wykonywania działalności.

4. (uchylony)

Art. 167a. 1. W przypadku, o którym mowa w art. 8 ust. 3 lit. a i b rozporządzenia nr 1008/2008/WE, koncesjonariusz jest obowiązany do niezwłocznego przedstawienia Prezesowi Urzędu koncesji do zatwierdzenia.

2. W przypadku gdy przewoźnik lotniczy posiadający koncesję, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, zamierza rozpocząć działalność przy wykorzystaniu statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) co najmniej 10 ton lub o liczbie miejsc co najmniej 20, przedstawia Prezesowi Urzędu koncesję do zatwierdzenia wraz z wnioskiem o rozszerzenie zakresu koncesji.

3. W przypadku gdy przewoźnik posiadający koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego z wykorzystaniem statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc poniżej 20, nie spełnia już wymogów, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, powiadamia o tym fakcie bez zbędnej zwłoki Prezesa Urzędu, przedkładając równocześnie koncesję do zatwierdzenia.

4. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 2, koncesję przedstawia się do zatwierdzenia wraz z dokumentami potwierdzającymi spełnianie warunków wymaganych do uzyskania koncesji.

5. W przypadku zmiany co najmniej jednego elementu wpływającego na sytuację prawną przewoźnika lotniczego, w szczególności w przypadku łączenia lub przejęcia, Prezes Urzędu może wezwać przewoźnika lotniczego do przedstawienia koncesji do zatwierdzenia.

6. Koncesję uważa się za zatwierdzoną, jeżeli po przeprowadzonej analizie przedstawionej przez przewoźnika dokumentacji Prezes Urzędu nie cofnie, nie ograniczy zakresu lub nie zawiesi koncesji przewoźnika lotniczego w terminie 30 dni od dnia potwierdzenia przez Prezesa Urzędu otrzymania pełnej dokumentacji niezbędnej do zatwierdzenia koncesji. W sprawach szczególnie skomplikowanych Prezes Urzędu może przedłużyć ten termin o kolejne 30 dni, zawiadamiając o tym przewoźnika.

7. W przypadkach, o których mowa w art. 8 ust. 5 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, Prezes Urzędu może zobowiązać przewoźnika do przedstawienia skorygowanego planu gospodarczego, obejmującego okres co najmniej 12 miesięcy od dnia wprowadzenia zmian, jak również danych, o których mowa w załączniku I pkt 2 do rozporządzenia nr 1008/2008/WE, oprócz informacji przekazanych zgodnie z art. 8 ust. 4 tego rozporządzenia.

Art. 168. (uchylony)

Art. 169. (uchylony)

Art. 170. (uchylony)

Art. 171. 1. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, udziela koncesji, odmawia udzielenia koncesji, zmienia, w tym ogranicza przedmiot, zakres lub obszar

działalności objętej koncesją, zawiesza koncesję na określony czas, wydaje koncesję tymczasową oraz cofa koncesję.

2. Prezes Urzędu może wydać podmiotowi spełniającemu warunki, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, koncesję tymczasową, po uprzednim zawieszeniu koncesji na czas ważności koncesji tymczasowej.

3. W celu potwierdzenia spełnienia warunków, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, przewoźnik lotniczy przedstawia Prezesowi Urzędu program naprawczy potwierdzający realną perspektywę poprawy sytuacji finansowej przewoźnika w okresie, o którym mowa w ust. 4.

4. Koncesja tymczasowa jest wydawana na okres do 12 miesięcy.

5. Po upływie ważności koncesji tymczasowej Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki stwierdza wygaśnięcie decyzji o zawieszeniu koncesji.

6. W przypadku niewykazania przez przewoźnika lotniczego, któremu przyznano koncesję tymczasową, że spełnia on objęte nią i przepisami prawa warunki, Prezes Urzędu cofa koncesję.

7. W przypadku określonym w ust. 2 Prezes Urzędu informuje Komisję Europejską o wydanych decyzjach.

Art. 171a. 1. Polski przewoźnik lotniczy jest obowiązany do przekazywania Prezesowi Urzędu kopii aktualnego dokumentu potwierdzającego objęcie tego przewoźnika ważnym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej oraz kopii dokumentu dotyczącego kolejnego okresu ubezpieczenia o tym samym zakresie co dotychczasowe.

1a. Kopie dokumentów, o których mowa w ust. 1, mogą być składane w języku angielskim.

2. Kopie dokumentów, o których mowa w ust. 1, powinny być potwierdzone za zgodność z oryginałem urzędowo lub notarialnie i przedstawione każdorazowo nie później niż ostatniego dnia okresu obowiązywania dotychczasowego ubezpieczenia.

3. W przypadku nieprzedstawienia Prezesowi Urzędu kopii dokumentu, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wzywa przewoźnika do uzupełnienia dokumentacji w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania, a w przypadku nieprzedstawienia jej w tym terminie zawiesza koncesję przewoźnika lotniczego do czasu dostarczenia kopii dokumentu, o którym mowa w ust. 1, jednak nie dłużej niż na okres 3 miesięcy.

4. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie przedstawi kopii dokumentu, o którym mowa w ust. 1, w okresie, na jaki została zawieszona koncesja, Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki cofa koncesję.

5. Prezes Urzędu zmienia koncesję z urzędu w zakresie wszystkich zmian wprowadzonych w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC).

6. Prezes Urzędu cofa albo zawiesza koncesję bez zbędnej zwłoki w przypadku odpowiednio cofnięcia albo zawieszenia certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC).

7. Do przewoźników lotniczych zajmujących się wyłącznie eksploatacją statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20, wykonujących regularne przewozy lotnicze lub których obrót przekracza 3 000 000 euro rocznie, stosuje się art. 8 ust. 4–6 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Art. 171b. 1. W przypadku pojawienia się wyraźnych oznak problemów finansowych przewoźnika, o których mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, lub w razie otwarcia postępowania upadłościowego przeciwko przewoźnikowi lotniczemu posiadającemu koncesję wydaną przez Prezesa Urzędu, Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki dokonuje szczegółowej oceny sytuacji finansowej przewoźnika.

2. W celu dokonania oceny sytuacji finansowej przewoźnik przedstawia, na żądanie Prezesa Urzędu, poddane kontroli biegłego rewidenta sprawozdania finansowe oraz inne dokumenty, o których mowa w załączniku I część 3 do rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

3. Prezes Urzędu zawiesza albo cofa koncesję w przypadkach określonych w rozporządzeniu nr 1008/2008/WE.

Art. 172. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych, określi szczegółowe wymagania w zakresie dokumentów oraz informacji, jakie jest obowiązany przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o koncesję lub wykonujący działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego.

Rozdział 2

Zezwolenia

Art. 173. 1. Uzyskania zezwolenia wymaga wykonywanie działalności gospodarczej na lotniskach użytku publicznego w zakresie:

- 1) zarządzania lotniskiem;
- 2) obsługi naziemnej statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku, wykonywanej na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych.

1a. Obowiązek uzyskania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, nie dotyczy:

- 1) przewoźników lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną własnych statków powietrznych, załóg, pasażerów, bagażu, towarów lub poczty;
- 2) podmiotów wykonujących obsługę naziemną statków powietrznych, załóg, pasażerów, bagażu, towarów lub poczty w ramach działalności prowadzonej na swoją rzecz.

2. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, odmawia wydania oraz cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1.

3. Warunkiem wydania zezwolenia na rozpoczęcie i prowadzenie działalności, o której mowa w ust. 1, jest posiadanie przez przedsiębiorcę odpowiedniego certyfikatu, uzyskanego w trybie określonym w art. 160.

4. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, udzielane jest na wniosek zainteresowanego.

Art. 174. 1. Zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego uprawnia do świadczenia usług lotniczych związanych ze startem, lądowaniem i postojem statków powietrznych, wykonywanych na rzecz przewoźników lotniczych oraz innych użytkowników statków powietrznych.

2. Zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego może uzyskać:

- 1) organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna;
- 3) spółka kapitałowa z siedzibą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub

państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

3. Zezwolenia udziela się przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 2, jeśli łącznie spełnia następujące warunki:

- 1) siedziba jego znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 2) zarządzanie lotniskiem stanowi podstawowy rodzaj działalności wnioskodawcy, zgodnie z numerem identyfikacyjnym z krajowego rejestru podmiotów gospodarki narodowej, według Polskiej 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 na potrzeby lotnictwa cywilnego, uzyska zgodę tych służb na przejęcie zarządu lotniska i przedstawi stosowną umowę, określającą zasady i warunki udostępnienia tego lotniska;
- 6) w przypadku spółki z udziałem osób zagranicznych lub podmiotów zależnych od osób zagranicznych zezwolenie można otrzymać, jeżeli:
 - a) w spółce tej przedsiębiorcy niezależni od osób zagranicznych zachowują:
 - nie mniej niż 51% udziałów lub akcji w całkowitym kapitale założycielskim spółki,
 - decydujący wpływ na ilość głosów, skład, decyzje i kontrolę organów zarządzających spółki, dysponowanie majątkiem spółki oraz na prowadzenie jej działalności,
 - b) 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

– o ile umowy międzynarodowe ratyfikowane przez Rzeczpospolitą Polską z państwami członkowskimi Unii Europejskiej nie stanowią inaczej.

4. Przez osoby zagraniczne, o których mowa w ust. 3 pkt 6, rozumie się osoby niemające siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i innych państw członkowskich Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej oraz państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

Art. 175. 1. Wniosek o udzielenie zezwolenia, o którym mowa w art. 174 ust. 1, powinien zawierać:

- 1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę oraz adres;
- 2) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym, o ile przedsiębiorca taki numer posiada;
- 3) określenie rodzaju działalności;
- 4) miejsce wykonywania działalności (lotnisko).

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, wnioskodawca obowiązany jest dołączyć:

- 1) dokumenty, o których mowa w art. 166 ust. 3 pkt 1 i 3, oraz 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,
 - b) zawierający informacje dotyczące struktury kapitałowej, płynności finansowej przedsiębiorstwa, źródeł finansowania działalności, powiązań finansowych udziałowców lub akcjonariuszy z inną działalnością, prognoz przepływów finansowych związanych z wykonywaniem działalności
 - c) (uchylona)

– oraz dokument potwierdzający, że osobom zarządzającym działalnością przedsiębiorstwa nie cofnięto koncesji w okresie ostatnich 5 lat przed złożeniem wniosku oraz spełniają one wymóg dobrej reputacji, z tym że wymóg dobrej reputacji nie jest spełniony przez osoby, które zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne karne skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bezpieczeństwu powszechnemu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi,

prawom osób wykonujących pracę zarobkową, wiarygodności dokumentów, a także dokumenty potwierdzające, że przedsiębiorstwo jest objęte ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z przewozem lotniczym i ruchem statków powietrznych;

- 1a) zatwierdzone sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy, jeżeli przedsiębiorca prowadził działalność gospodarczą, oraz sprawozdanie z badania, jeżeli obowiązek badania sprawozdania finansowego wynika z przepisów o rachunkowości;
- 2) projekt zabezpieczenia obsługi ruchu lotniczego, systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska, osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego na lotnisku oraz zatwierdzony przez Prezesa Urzędu program ochrony lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji;
- 3) certyfikat uzyskany w trybie określonym w art. 160;
- 4) w przypadku lotniska, o którym mowa w art. 174 ust. 3 pkt 5, dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów określonych w tym przepisie.

3. Prezes Urzędu odmawia udzielenia zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1, jeżeli:

- 1) udzielenie zezwolenia byłoby sprzeczne z wiążącymi umowami lub przepisami międzynarodowymi;
- 2) przedsiębiorcy cofnięto zezwolenie na ten sam rodzaj działalności w okresie ostatnich 5 lat przed złożeniem wniosku;
- 3) wnioskodawca nie spełnił wymagań określonych w ustawie.

3a. Prezes Urzędu może odmówić udzielenia zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1, lub ograniczyć w zezwoleniu przedmiot, zakres lub obszar działalności w stosunku do wniosku o udzielenie zezwolenia ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa państwa, porządku publicznego lub zdrowia publicznego.

4. Zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1, cofa się jeżeli:

- 1) wydano prawomocne orzeczenie zakazujące przedsiębiorcy wykonywania działalności gospodarczej objętej zezwoleniem;
- 2) przedsiębiorca nie rozpoczął działalności objętej zezwoleniem w oznaczonym terminie albo zaprzestał prowadzenia działalności objętej zezwoleniem;
- 3) otwarto likwidację przedsiębiorcy;
- 4) przedsiębiorca nie spełnia warunków określonych w niniejszej ustawie.

4a. Prezes Urzędu może cofnąć zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1, lub zmienić jego zakres ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa państwa, porządku publicznego lub zdrowia publicznego.

4b. Przedsiębiorca, któremu cofnięto zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1, z przyczyn określonych w ust. 4, może wystąpić z wnioskiem o ponowne udzielenie zezwolenia nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu zezwolenia stała się wykonalna.

4c. Prezes Urzędu może cofnąć zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, lub zmienić jego zakres, jeżeli podmiot wykonujący obsługę naziemną nie spełnia z własnej winy wymagań, o których mowa w art. 177 ust. 3 ustawy.

4d. Na wniosek zarządzającego lotniskiem Prezes Urzędu może cofnąć zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, lub zmienić jego zakres, jeżeli podmiot wykonujący obsługę naziemną nie przestrzega obowiązujących go zasad sprawnego funkcjonowania portu lotniczego.

4e. W przypadku ograniczenia liczby zezwoleń w danym porcie lotniczym Prezes Urzędu cofa lub zmienia zakres zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, wydanego przedsiębiorcy wykonującemu działalność gospodarczą, w zakresie wskazanym w decyzji, o której mowa w art. 179 ust. 1.

5. Zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1, udziela się na czas oznaczony, nie krótszy niż 5 lat i nie dłuższy niż 50 lat, z zastrzeżeniem art. 179 ust. 11.

6. W zezwoleniu, o którym mowa w art. 173 ust. 1, określa się:

- 1) osobę wnioskodawcy, jego adres oraz siedzibę lub miejsce zamieszkania;
- 2) przedmiot działalności;
- 3) strukturę kapitałową przedsiębiorcy – w przypadku zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego;
- 4) miejsce wykonywania działalności;
- 5) termin rozpoczęcia działalności;
- 6) okres ważności zezwolenia;
- 7) szczególne warunki wykonywania działalności.

7. Podmiot prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany:

- 1) zachowywać warunki prowadzenia działalności określone w decyzjach administracyjnych Prezesa Urzędu;

- 2) zgłaszać Prezesowi Urzędu zmiany danych zawartych w wydanych przez Prezesa Urzędu decyzjach administracyjnych dotyczących tego podmiotu;
- 3) przekazywać do wiadomości Prezesa Urzędu, w terminie 7 miesięcy od zakończenia roku obrotowego, sprawozdanie z działalności oraz roczne sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy, wraz ze sprawozdaniem z badania, jeżeli obowiązek sporządzania i poddania sprawozdania badaniu wynika z przepisów o rachunkowości, a na żądanie Prezesa Urzędu – inne informacje i dokumenty istotne dla oceny działalności przedsiębiorstwa w latach następnych;
- 4) zapewniać użycie właściwego, specjalistycznego sprzętu oraz powierzać czynności w zakresie prowadzonej działalności osobom posiadającym odpowiednie kwalifikacje;
- 5) zawiadamiać Prezesa Urzędu o zamierzonym zawieszeniu lub zakończeniu działalności;
- 6) umożliwić osobom uprawnionym przeprowadzanie kontroli działalności jego przedsiębiorstwa;
- 7) powiadamiać Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 14 dni, o zamiarze nabycia lub objęcia akcji lub udziałów, o których mowa w art. 64 i 64a.

8. Przedsiębiorca, który zamierza podjąć działalność gospodarczą wymagającą uzyskania zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1, może ubiegać się o przyrzeczenie wydania zezwolenia, zwane dalej „promesą”.

Art. 175a. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania w zakresie dokumentów oraz informacji, jakie jest obowiązany przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.

Art. 176. Obsługa naziemna obejmuje następujące kategorie usług wykonywanych w porcie lotniczym na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych, zwanych dalej „użytkownikami”:

- 1) obsługę w zakresie administracji naziemnej i nadzoru;
- 2) obsługę pasażerów;
- 3) obsługę bagażu;

- 4) obsługę towarów lub poczty;
- 5) obsługę płytową;
- 6) obsługę statków powietrznych;
- 7) obsługę w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w materiały napędowe;
- 8) obsługę w zakresie utrzymania statków powietrznych;
- 9) obsługę w zakresie operacji lotniczych i czynności administracyjnych związanych z załogą;
- 10) transport naziemny;
- 11) obsługę w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych w żywność i napoje (catering).

Art. 176a. Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na kategorie lub rodzaje usług w poszczególnych kategoriach, o których mowa w art. 176.

Art. 176b. 1. Podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich oraz przewoźnicy lotniczy wykonujący własną obsługę naziemną statków powietrznych, załóg, pasażerów, bagażu, towarów lub poczty mają swobodny dostęp do rynku obsługi naziemnej, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Ograniczenia w liczbie podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich może wprowadzić:

- 1) w portach lotniczych, w których w roku poprzedzającym rok wprowadzenia ograniczenia roczna wielkość ruchu jest równa lub większa niż 2 000 000 pasażerów lub 50 000 ton towarów – Prezes Urzędu, na zasadach określonych w art. 179;
- 2) w pozostałych portach lotniczych, mając na celu optymalizację zarządzania portem lotniczym – zarządzający lotniskiem.

3. Ograniczenia w liczbie przewoźników lotniczych, wykonujących własną obsługę naziemną statków powietrznych, załóg, pasażerów, bagażu, towarów lub poczty może wprowadzić:

- 1) w portach lotniczych, w których w roku poprzedzającym rok wprowadzenia ograniczenia roczna wielkość ruchu jest równa lub większa niż 1 000 000 pasażerów lub 25 000 ton towarów – Prezes Urzędu, na zasadach określonych w art. 179;

2) w pozostałych portach lotniczych, mając na celu optymalizację zarządzania portem lotniczym – zarządzający lotniskiem.

4. Do usług obsługi naziemnej, o której mowa w ust. 1, stosuje się przepisy ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2017 r. poz. 229), z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy oraz przepisów międzynarodowych.

5. Przepisów art. 179 i 180 ust. 2–5 nie stosuje się do portów lotniczych, o których mowa w ust. 2 pkt 2 oraz ust. 3 pkt 2.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 oraz ust. 3 pkt 2, zarządzający lotniskiem informuje Prezesa Urzędu o wprowadzonych ograniczeniach oraz dokonuje wyboru przedsiębiorcy mającego świadczyć usługi obsługi naziemnej, na podstawie obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów.

Art. 177. 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 spośród uprawnionych przedsiębiorców, z zastrzeżeniem przepisów ust. 2 i 3 oraz art. 178.

2. Zezwolenie na wykonywanie obsługi naziemnej może uzyskać:

- 1) zarządzający lotniskiem, łącznie z zezwoleniem na zarządzanie lotniskiem lub oddzielnie;
- 2) przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną przez właściwy organ wydający koncesje państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 2a) przewoźnik lotniczy państwa trzeciego – jeżeli wynika to z umowy międzynarodowej;
- 3) przedsiębiorca, który posiada miejsce stałego pobytu lub siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

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. 160.

Art. 178. 1. W przypadku gdy usługi określone w art. 176 są świadczone w porcie lotniczym, w którym roczna wielkość ruchu wynosi co najmniej 2 000 000 pasażerów lub 50 000 ton towarów i usługi te są wykonywane przez zarządzającego lotniskiem, agenta obsługi naziemnej lub przewoźnika lotniczego, są oni obowiązani:

- 1) prowadzić odrębną rachunkowość dotyczącą działalności w zakresie obsługi naziemnej;
- 2) zapewnić odpowiedni poziom usług, a także bezpieczeństwa, ochrony urządzeń, statków powietrznych, wyposażenia oraz osób, potwierdzony certyfikatem w zakresie, o którym mowa w art. 160 ust. 3 pkt 4;
- 3) zapewnić odpowiedni poziom ubezpieczenia oraz ochrony środowiska.

2. W przypadku gdy obsługę naziemną wykonuje zarządzający lotniskiem, jest on ponadto obowiązany nie subwencjonować działalności związanej z obsługą naziemną z wpływów, które osiąga z pełnienia funkcji zarządzającego lotniskiem.

3. Sprawdzenie realizacji obowiązków, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i w ust. 2, poddawane jest kontroli przez biegłego rewidenta, zatwierdzonego w drodze decyzji administracyjnej przez Prezesa Urzędu na wniosek podmiotu kontrolowanego.

Art. 179. 1. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, z urzędu lub na wniosek zarządzającego portem lotniczym, w którym występują ograniczenia dysponowanej powierzchni lub przepustowości:

- 1) ograniczyć liczbę zezwoleń dla agentów obsługi naziemnej;
- 2) ograniczyć liczbę użytkowników wykonujących własną obsługę naziemną.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, Prezes Urzędu może ograniczyć liczbę zezwoleń do nie mniej niż dwóch.

3. Decyzja administracyjna Prezesa Urzędu, o której mowa w ust. 1, określa rodzaje usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej, dla których wprowadza się ograniczenia ze względu na szczególne przeszkody w zakresie dostępnej powierzchni lub przepustowości danego portu lotniczego, oraz okres obowiązywania ograniczenia.

4. W przypadku ograniczania liczby zezwoleń w porcie lotniczym, w którym roczna wielkość ruchu wynosi co najmniej 2 000 000 pasażerów lub 50 000 ton towarów, Prezes Urzędu nie później niż 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 1, przesyła do Komisji Europejskiej projekt tej decyzji.

5. W przypadku ograniczania liczby użytkowników wykonujących własną obsługę naziemną w porcie lotniczym, w którym roczna wielkość ruchu wynosi co najmniej 1 000 000 pasażerów lub 25 000 ton towarów, Prezes Urzędu nie później niż 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 2, przesyła do Komisji Europejskiej projekt tej decyzji.

6. W przypadkach, o których mowa w ust. 4 i 5, Prezes Urzędu wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem stanowiska Komisji Europejskiej.

7. W przypadku ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki wydaje decyzję, o której mowa w art. 175 ust. 4e.

8. W przypadku ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, wybór podmiotów wykonujących obsługę naziemną jest dokonywany w drodze konkursu organizowanego przez:

- 1) zarządzającego portem lotniczym, jeżeli podobnej usługi nie świadczy on sam oraz jeżeli nie ma bezpośredniej lub pośredniej kontroli nad podmiotem wykonującym takie usługi oraz nie posiada udziałów w żadnym takim podmiocie;
- 2) Prezesa Urzędu po konsultacji z zarządzającym portem lotniczym i komitetem przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy – w przypadkach innych niż określone w pkt 1.

9. Organizujący konkurs w sprawie wyboru podmiotów wykonujących obsługę naziemną, przeprowadzając go ma obowiązek uwzględnić warunki określone w art. 180 ust. 4 pkt 1 i 2.

10. W przypadku gdy zarządzający portem lotniczym w terminie 6 miesięcy od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, nie dokona wyboru podmiotu, Prezes Urzędu uchyla tę decyzję.

11. Zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, dla przedsiębiorcy wybranego w drodze konkursu udziela się na okres nie dłuższy niż 7 lat.

Art. 180. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego 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 1.

2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany umożliwić korzystanie przez podmioty wykonujące obsługę naziemną na rzecz innych użytkowników oraz użytkowników wykonujących obsługę własnych rejsów z urządzeń i przestrzeni lotniska na zasadach niepowodujących dyskryminacji i nieograniczających możliwości uczciwej konkurencji.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego lub inny podmiot dysponujący elementami scentralizowanej infrastruktury zarządza nią w sposób umożliwiający korzystanie z niej przez zarządzającego lotniskiem, agentów obsługi naziemnej oraz użytkowników portu lotniczego.

4. Scentralizowaną infrastrukturę, o której mowa w ust. 3, udostępnia się z uwzględnieniem:

- 1) obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów;
- 2) zapotrzebowania na usługi obsługi naziemnej oraz zasobów pomieszczeń i urządzeń;
- 3) zasady niedyskryminacji i konieczności zapewnienia warunków dla uczciwej konkurencji.

5. W przypadku gdy złożoność, koszty lub wpływ na środowisko naturalne scentralizowanej infrastruktury wykorzystywanej do świadczenia usług obsługi naziemnej nie pozwalają na jej podział lub podwojenie, Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, zobowiązać podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich oraz przewoźników lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku do korzystania ze scentralizowanej infrastruktury należącej do zarządzającego portem lotniczym.

6. Zezwolenie na wykonywanie usług obsługi naziemnej statków powietrznych, ładunków, pasażerów i ich bagażu uprawnia do świadczenia usług wykonywanych na określonym w nim lotnisku na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych.

Art. 181. (uchylony)

Art. 181a. 1. Prezes Urzędu może odmówić wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, albo zawiesić wydane zezwolenie w odniesieniu do

przedsiębiorcy pochodzącego z państwa trzeciego, jeżeli państwo to w zakresie dostępu do rynku obsługi naziemnej:

- 1) nie traktuje użytkowników lotniska wykonujących obsługę naziemną pochodzących z Rzeczypospolitej Polskiej w sposób porównywalny do tego, w jaki Rzeczpospolita Polska traktuje podmioty pochodzące z tego państwa;
- 2) nie traktuje użytkowników lotniska wykonujących obsługę naziemną pochodzących z Rzeczypospolitej Polskiej w sposób porównywalny do tego, w jaki państwo to traktuje podmioty własne;
- 3) traktuje w sposób uprzywilejowany wykonujących obsługę naziemną użytkowników lotniska pochodzących z innych państw trzecich niż podmioty pochodzące z Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Prezes Urzędu może cofnąć zawieszone zezwolenie, jeżeli w okresie 6 miesięcy od dnia jego zawieszenia nie ustały przesłanki, o których mowa w ust. 1.

3. O każdym przypadku zawieszenia zezwolenia lub jego cofnięcia Prezes Urzędu informuje Komisję Europejską.

Art. 181b. 1. Zarządzający lotniskiem po konsultacji z komitetem przewoźników portu lotniczego określa każdorazowo warunki konkursu oparte na obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriach, a następnie przedstawia je Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia. W przypadku gdy organizatorem konkursu jest Prezes Urzędu, warunki konkursu są określane przez Prezesa Urzędu po konsultacji z komitetem przewoźników portu lotniczego oraz zarządzającym lotniskiem.

2. Zespół przeprowadzający konkurs działa na podstawie regulaminu określającego w szczególności jego skład, sposób wyboru przewodniczącego oraz sposób przeprowadzania głosowania. W przypadku gdy organizatorem konkursu jest zarządzający lotniskiem, regulamin zatwierdza Prezes Urzędu.

3. Prezes Urzędu udziela zezwolenia przedsiębiorcy wybranemu w konkursie na wniosek tego przedsiębiorcy złożony w terminie nie dłuższym niż określony przez niego w zgłoszeniu o przystąpieniu do konkursu.

Art. 182. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy wykaz rodzajów usług w poszczególnych kategoriach, o których mowa w art. 176,
 - 2) szczegółowe warunki i tryb udzielania zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej oraz dokumenty i informacje, jakie powinni przedstawić ubiegający się o zezwolenia, oraz warunki, jakie musi spełniać podmiot ubiegający się o zezwolenie,
 - 3) szczegółowe warunki stosowane przy wprowadzaniu ograniczeń, o których mowa w art. 179 ust. 1,
 - 4) szczegółowe warunki i sposób organizowania i przeprowadzania konkursu, o którym mowa w art. 179 ust. 8 – w przypadku wprowadzenia ograniczeń,
 - 5) szczegółowe warunki udostępniania i korzystania z infrastruktury lotniska oraz ustalania i pobierania opłat za dostęp do urządzeń i powierzchni lotniska oraz opłat za użytkowanie scentralizowanej infrastruktury
- mając na uwadze liczbę obsługiwanych w ciągu roku w danym porcie lotniczym pasażerów i ładunków, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych.

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 realizacji zadań, o których mowa w ust. 1, 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 nieuregulowanych w ustawie stosuje się przepisy ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Art. 185. W sprawach lotniczej działalności gospodarczej nie mają zastosowania przepisy art. 494, 531 i 553 ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1578, 1579, 2255 i 2260).

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. 186a. 1. Przewoźnik lotniczy, w przypadku gdy wykonuje loty określone przez Prezesa Urzędu jako loty wysokiego ryzyka, jest obowiązany zapewnić na pokładzie statku powietrznego wartość ochronną pełnioną przez funkcjonariuszy Straży Granicznej.

2. Przewoźnik lotniczy pokrywa koszty związane z pełnieniem warty ochronnej przez funkcjonariuszy Straży Granicznej w przypadku, o którym mowa w ust. 1, obejmujące koszty:

- 1) przelotu i przewozu bagażu;
- 2) posiłku na pokładzie statku powietrznego;
- 3) noclegu, o ile jest niezbędny, w wysokości ustalonej zgodnie z przepisami w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju wydanymi na podstawie art. 77⁵ § 2 Kodeksu pracy.

3. Należności, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, funkcjonariusze Straży Granicznej otrzymują od przewoźnika lotniczego w naturze na warunkach

przewidzianych dla pasażerów danego lotu, a w przypadku lotów bez pasażerów – na warunkach przewidzianych dla załogi statku powietrznego.

4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, przypadki w jakich jest niezbędne zapewnienie funkcjonariuszom Straży Granicznej noclegu oraz sposób, tryb i terminy zwrotu przez przewoźnika lotniczego kosztów noclegu, o ile go nie zapewnił, uwzględniając konieczność:

- 1) zwrotu kosztów noclegów odpowiadających rzeczywiście poniesionym wydatkom w granicach, o których mowa w przepisach wymienionych w ust. 2 pkt 3;
- 2) zapewnienia noclegu, w przypadku gdy uprawnienie do wypoczynku w warunkach hotelowych przysługuje członkom załogi statku powietrznego.

Art. 186b. 1. Zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym wykonuje:

- 1) zarządzający lotniskiem, w szczególności w zakresie kontroli osób, bagażu, ładunków, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego:
 - a) w związku z przewozem lotniczym,
 - b) w obszarze przejść ze strefy ogólnodostępnej do strefy zastrzeżonej lotniska;
- 2) zarejestrowany agent oraz zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego, w rozumieniu rozporządzenia nr 300/2008/WE.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, są wykonywane pod nadzorem Prezesa Urzędu, który w zakresie wykonywania zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 1, współdziała ze Strażą Graniczną.

3. Straż Graniczna w zakresie współdziałania w sprawowaniu nadzoru, o którym mowa w ust. 2, jest uprawniona do samodzielnego podejmowania działań polegających na:

- 1) obserwowaniu i rejestrowaniu funkcjonowania punktu kontroli bezpieczeństwa;
- 2) kontrolowaniu liczby pracowników służby ochrony lotniska na stanowisku kontroli bezpieczeństwa oraz niezwłocznym sygnalizowaniu zarządzającemu lotniskiem ewentualnych wątpliwości odnośnie do stanu psychofizycznego pracowników służby ochrony lotniska;
- 3) niezwłocznym reagowaniu na naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze strony pracowników służby ochrony lotniska;

- 4) niezwłocznym kierowaniu do zarządzającego lotniskiem wniosków w sprawie usunięcia stwierdzonych poważnych uchybień oraz informowaniu Prezesa Urzędu o tych uchybieniach;
- 5) dokonywaniu kontroli posiadania certyfikatów, o których mowa w ust. 10, związanych z kwalifikacjami pracowników służby ochrony lotniska dokonujących kontroli bezpieczeństwa;
- 6) niezwłocznym reagowaniu na sygnały o zakłóceniu porządku publicznego w punkcie kontroli bezpieczeństwa oraz przyległym do niego rejonie.

4. Zarządzający lotniskiem realizuje zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1, przez służbę ochrony lotniska. Zarejestrowany agent realizuje zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 2, przez specjalistyczną uzbrojoną formację ochronną.

4a. Zarządzający lotniskiem realizuje zadania w zakresie ochrony stref ogólnodostępnych lotniska we współpracy ze służbami ochrony działającymi na terenie lotniska.

5. Służba ochrony lotniska wykonuje zadania zarządzającego lotniskiem w zakresie:

- 1) prowadzenia kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1 pkt 1;
- 2) kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;
- 3) kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem;
- 4) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej:
 - a) osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa na lotnisku oraz pasażera naruszającego warunki przewozu,
 - b) osoby, która bez upoważnienia uzyskała lub usiłowała uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska,
 - c) osoby, która popełniła lub usiłowała popełnić akt bezprawnej ingerencji,
 - d) osoby, która w inny sposób narusza porządek publiczny;
- 5) ochrony strefy zastrzeżonej lotniska i innych stref w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 300/2008/WE;
- 6) czynności, o których mowa w art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

6. Służba ochrony lotniska przy wykonywaniu zadań, o których mowa w ust. 5, współdziała z właściwymi służbami lub organami.

7. W przypadku konieczności realizacji zadań wykraczających poza kompetencje służby ochrony lotniska, o których mowa w ust. 5, zarządzający lotniskiem powiadamia Straż Graniczną lub Policję.

8. Pracownicy służby ochrony lotniska realizujący zadania, o których mowa w ust. 5 pkt 1–5, oraz pracownicy specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej realizujący zadania na rzecz zarejestrowanego agenta, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, są obowiązani posiadać wpis na listę kwalifikowanych pracowników ochrony fizycznej, a w przypadku realizacji zadań, o których mowa w ust. 5 pkt 6, wpis na listę kwalifikowanych pracowników zabezpieczenia technicznego, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

9. Straż Graniczna posiada prawo do sprawdzania poprawności przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa przez podmiot, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2.

9a. Straż Graniczna, w celu realizacji swoich zadań, jest uprawniona do korzystania z systemów rejestrujących obraz umieszczonych na terenie portu lotniczego i zapisów z tych systemów. Kopie zapisu udostępnione Straży Granicznej przez zarządzającego lotniskiem, niezawierające dowodów pozwalających na wszczęcie postępowania karnego, postępowania w sprawach o wykroczenia, postępowania dyscyplinarnego lub mogących być wykorzystanymi w postępowaniu w ramach czynności wyjaśniających albo dowodów mających znaczenie dla toczących się takich postępowań Straż Graniczna przechowuje przez okres nie dłuższy jednak niż 30 dni, licząc od dnia udostępnienia, a następnie niszczy.

10. Kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, wykonują osoby wpisane na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę operatorów kontroli bezpieczeństwa, posiadające certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany lub uznany przez Prezesa Urzędu.

11. W szkoleniu w celu uzyskania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa może wziąć udział osoba, co do której ustalono brak negatywnych przesłanek do wykonywania przez tę osobę kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5.

12. Podmiot wykonujący albo zamierzający wykonywać zadania w zakresie kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, kierując osobę na szkolenie w celu uzyskania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa, występuje do komendanta

oddziału Straży Granicznej z wnioskiem o ustalenie braku negatywnych przesłanek do wykonywania przez tę osobę kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5.

13. Komendant oddziału Straży Granicznej ustala istnienie negatywnych przesłanek na zasadach i w trybie określonych w art. 188a ust. 6 i 7 i przedstawia Prezesowi Urzędu informację co do istnienia negatywnych przesłanek do wykonywania przez osobę, o której mowa w ust. 11, kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, powiadamiając jednocześnie o tym podmiot, który wystąpił z wnioskiem, o którym mowa w ust. 12.

14. Warunkiem dokonania przez Prezesa Urzędu wpisu osoby na listę operatorów kontroli bezpieczeństwa jest:

- 1) brak negatywnych przesłanek, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5;
- 2) pozytywne ukończenie szkolenia w celu uzyskania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa;
- 3) uzyskanie certyfikatu, o którym mowa w pkt 2.

15. Komendant Główny Straży Granicznej w uzasadnionych przypadkach związanych z koniecznością zapewnienia porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego może, na wniosek Prezesa Urzędu, skierować funkcjonariuszy Straży Granicznej do wykonywania kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

16. Koszty związane z wykonywaniem przez Straż Graniczną kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w sytuacjach, o których mowa w ust. 15, ponosi zarządzający lotniskiem.

17. Czynności nadzoru, o których mowa w ust. 3, mogą wykonywać osoby posiadające certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa, wpisane na listę, o której mowa w ust. 10.

18. Prezes Urzędu może uznać certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego lub inną międzynarodową organizację lotniczą za ważny na równi z polskim certyfikatem operatora kontroli bezpieczeństwa, chyba że wymagania stawiane przy jego wydaniu były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej, po uprzednim wystąpieniu do

komendanta oddziału Straży Granicznej o udzielenie informacji o braku negatywnych przesłanek do wykonywania przez tę osobę kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

19. Przy ustalaniu braku negatywnych przesłanek do wykonywania kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym art. 188a ust. 4–7 stosuje się odpowiednio.

20. Wydanie albo uznanie certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 186c. 1. Prezes Urzędu wyznacza zarejestrowanego agenta, o którym mowa w art. 186b ust. 1 pkt 2, w drodze decyzji administracyjnej, po sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz po uzyskaniu od komendanta oddziału Straży Granicznej informacji o braku negatywnych przesłanek dotyczących istnienia zagrożenia dla obronności lub bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa i porządku publicznego albo zdrowia publicznego.

2. Wyznaczenia dokonuje się na wniosek, do którego dołącza się:

- 1) program ochrony podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 1, uwzględniający wymogi, o których mowa w rozporządzeniu nr 300/2008/WE;
- 2) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie zobowiązuje się do przestrzegania wymagań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, w tym postanowień programu, o którym mowa w pkt 1, oraz do niezwłocznego zgłaszania Prezesowi Urzędu wszelkich zmian w programie;
- 3) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie poddaje się czynnościom audytorskim realizowanym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 2.

3. Prezes Urzędu weryfikuje informacje, o których mowa w ust. 2, w celu potwierdzenia spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

4. Komendant oddziału Straży Granicznej ustala przesłanki, o których mowa w ust. 1, na zasadach i w trybie określonych odpowiednio w art. 188a ust. 6 i 7 i przekazuje w tym zakresie informację Prezesowi Urzędu.

Art. 186d. 1. Prezes Urzędu wyznacza zarejestrowanego dostawcę zaopatrzenia pokładowego, o którym mowa w art. 186b ust. 1 pkt 2, w drodze decyzji administracyjnej, po sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa

cywilnego oraz po uzyskaniu od komendanta oddziału Straży Granicznej informacji o braku negatywnych przesłanek dotyczących istnienia zagrożenia dla obronności lub bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa i porządku publicznego albo zdrowia publicznego.

2. Wyznaczenia dokonuje się na wniosek, do którego dołącza się:

- 1) program ochrony podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 1, uwzględniający wymogi, o których mowa w rozporządzeniu nr 300/2008/WE;
- 2) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie zobowiązuje się do przestrzegania wymagań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, w tym postanowień programu, o którym mowa w pkt 1, oraz do niezwłocznego zgłaszania Prezesowi Urzędu wszelkich zmian w programie;
- 3) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie poddaje się czynnościom audytorskim realizowanym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 2.

3. Przepisy art. 186c ust. 3 i 4 w stosunku do zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego stosuje się odpowiednio.

4. Prezes Urzędu cofa wyznaczenie, w drodze decyzji administracyjnej, jeżeli stwierdzi, że zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego utracił zdolność do wyznaczenia oraz nie spełnia wymogów stawianych mu w zakresie ochrony.

Art. 186e. 1. Prezes Urzędu wyznacza na podstawie pkt 6.4.1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 55 z 05.03.2010, str. 1) znanego nadawcę, w drodze decyzji administracyjnej, po sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz po uzyskaniu od komendanta oddziału Straży Granicznej informacji o braku negatywnych przesłanek dotyczących istnienia zagrożenia dla obronności lub bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa i porządku publicznego albo zdrowia publicznego.

2. Wyznaczenia dokonuje się na wniosek, do którego dołącza się:

- 1) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie zobowiązuje się do przestrzegania wymagań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego;

2) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie poddaje się czynnościom audytorskim realizowanym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 2.

3. Przepisy art. 186c ust. 4 w stosunku do znanego nadawcy stosuje się odpowiednio.

4. Prezes Urzędu cofa wyznaczenie, w drodze decyzji administracyjnej, jeżeli stwierdzi, że znany nadawca utracił zdolność do wyznaczenia oraz nie spełnia wymogów stawianych mu w zakresie ochrony.

Art. 186f. 1. Pracownik służby ochrony lotniska przy wykonywaniu zadań z zakresu kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz ochrony osób i mienia w granicach chronionych obszarów, obiektów i urządzeń, w tym na pograniczu strefy ogólnodostępnej ze strefą zastrzeżoną lotniska, niezależnie od uprawnień określonych w art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, ma prawo do:

- 1) niedopuszczenia do wejścia na obszar lub do obiektu podlegających ochronie osoby nieposiadającej wymaganych uprawnień oraz niedopuszczenia do wjazdu na obszar lub do obiektu podlegających ochronie pojazdu nieposiadającego wymaganych uprawnień;
- 2) dokonywania kontroli manualnej i przeglądania zawartości bagażu;
- 3) sprawdzania przedmiotów wprowadzanych do strefy zastrzeżonej lotniska;
- 4) korzystania z urządzeń technicznych, ze środków chemicznych oraz wykorzystania psów do wykrywania urządzeń, przedmiotów lub substancji, których posiadanie jest zabronione bądź które mogą stanowić przedmiot niebezpieczny.

2. Kontrolą manualną jest zespół czynności kontroli bezpieczeństwa wykonywanych ręcznie bez ingerencji w wewnętrzne powłoki ciała oraz w sposób powodujący w jak najmniejszym stopniu naruszenie intymności, w celu wykrycia w odzieży lub na ciele oraz w przedmiotach osobistych kontrolowanej osoby zabronionych przedmiotów, urządzeń lub substancji. Za zgodą kontrolowanej osoby kontrola ta może być przeprowadzana przez pracownika służby ochrony lotniska odmiennej płci niż kontrolowana osoba.

3. Za zgodą kontrolowanej osoby kontrola manualna może także obejmować dokonanie oglądu powierzchni jej ciała przez pracownika służby ochrony lotniska tej

samej płci, w warunkach gwarantujących zachowanie intymności. Za zgodą kontrolowanej osoby czynność ta może być dokonana przez pracownika służby ochrony lotniska odmiennej płci niż kontrolowana osoba.

4. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio do zadań i uprawnień zarejestrowanego agenta, o którym mowa w art. 186b ust. 1 pkt 2.

Art. 186g. 1. Organy administracji publicznej, służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne oraz podmioty prowadzące działalność lotniczą przekazują Prezesowi Urzędu informacje o wszelkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na poziom ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

2. Podmioty prowadzące działalność lotniczą przekazują Prezesowi Urzędu w szczególności informacje o zdarzeniach noszących znamiona aktu bezprawnej ingerencji lub mogących być próbą dokonania takiego aktu.

3. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, po zasięgnięciu opinii Komendanta Głównego Straży Granicznej wydanej w terminie określonym przez Prezesa Urzędu, może w sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym wprowadzić dodatkowe środki ochrony bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych.

4. Decyzji, o której mowa w ust. 3, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

5. Decyzję, o której mowa w ust. 3, doręcza się w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu, poczty elektronicznej, przy wykorzystaniu teleksowej łączności lotniczej albo, w uzasadnionych przypadkach, ogłasza się ustnie.

Art. 187. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ustala, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego, określający sposoby realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, w tym dotyczące:

- 1) organizacji ochrony, działań zapobiegawczych i działań w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji,
- 2) współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, zarządzających lotniskami,

przewoźników lotniczych, innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą oraz innych organów i służb publicznych,

- 3) wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym osób, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych, prowadzoną przez podmioty, o których mowa w art. 186b ust. 1,
- 4) sposobów współdziałania, o których mowa w art. 186b ust. 6,
- 5) wymogów, jakie muszą być spełnione przy wykorzystaniu psów podczas kontroli bezpieczeństwa,
- 6) sposobów przekazywania, gromadzenia i postępowania z informacjami, o których mowa w art. 186g ust. 1 i 2,
- 7) sposobu analizy ryzyka w przypadku odstępiania od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcia alternatywnych środków w zakresie ochrony

– z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej dotyczących zasad ochrony lotnictwa cywilnego.

Art. 188. 1. Zadania ochrony są realizowane zgodnie z programami ochrony poszczególnych lotnisk, przewoźników lotniczych, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarejestrowanego agenta oraz innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą.

1a. Wymogi dotyczące programów ochrony lotniska mogą być zróżnicowane w zależności od rodzaju lotniska, rodzaju i częstotliwości wykonywanych na nim operacji lotniczych oraz wyników analizy ryzyka związanego z funkcjonowaniem tego lotniska.

1b. W portach lotniczych zadania, o których mowa w ust. 1, są realizowane przy pomocy zespołów ochrony lotniska oraz centrum koordynacji antykryzysowej powołanych przez zarządzającego lotniskiem.

1c. Jeżeli ruch lotniczy w danym porcie lotniczym lub wyznaczonych strefach portów lotniczych ogranicza się do jednej lub większej liczby kategorii wymienionych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiającym kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony (Dz. Urz. UE L 338 z 19.12.2009, str. 17), Prezes Urzędu, działając w zakresie określonym w przepisach prawa Unii

Europejskiej, na wniosek zarządzającego lotniskiem wyraża, w drodze decyzji administracyjnej, zgodę na zastosowanie określonych przez zarządzającego lotniskiem działań zastępczych, jeżeli przeprowadzona dla tego portu lotniczego analiza ryzyka wykaże, że nie spowoduje to zmniejszenia poziomu ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji.

1d. Operacje lotnicze realizowane z lotnisk, o których mowa w ust. 1c, nie mogą w szczególności prowadzić do zaistnienia sytuacji polegających na:

- 1) braku możliwości skutecznej ochrony realizowanych w tym samym czasie kilku operacji lotniczych;
- 2) braku możliwości skutecznej realizacji kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunku, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty;
- 3) mieszaniu się pasażerów przylatujących i odlatujących w tym samym czasie;
- 4) mieszaniu się osób postronnych z osobami poddanymi kontroli bezpieczeństwa;
- 5) nieupoważnionym dostępie osób nieskontrolowanych do bagażu rejestrowanego i podręcznego odlatujących i przylatujących pasażerów oraz ładunku, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty.

1e. Decyzji, o której mowa w ust. 1c, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

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.

3. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego jest obowiązana zapewnić ochronę lotniczych urządzeń naziemnych zgodnie z jej programem ochrony.

Art. 188a. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza strefy zastrzeżone lotniska oraz części krytyczne tych stref w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 300/2008/WE, a także przejścia do tych stref.

2. Strefy i przejścia, o których mowa w ust. 1, wyznacza się w uzgodnieniu z:

- 1) Policją;
- 2) Strażą Graniczną;
- 3) Służbą Celno-Skarbową;
- 4) Prezesem Urzędu.

3. Strefy i przejścia, o których mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem określa w programie ochrony lotniska.

4. W celu umożliwienia dostępu osób, o których mowa w pkt 1.2.4 załącznika do rozporządzenia nr 300/2008/WE, do strefy zastrzeżonej lotniska zarządzający lotniskiem lub przewoźnik lotniczy w ramach sprawdzenia przeszłości tych osób, zgodnie z art. 3 pkt 15 tego rozporządzenia, występuje do komendanta oddziału Straży Granicznej o udzielenie informacji o braku negatywnych przesłanek do uzyskania takiego dostępu.

5. Przesłanki, o których mowa w ust. 4, polegają w szczególności na:

- 1) zaistnieniu przypadku określonego w art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1643, 1948 i 1955 oraz z 2017 r. poz. 60 i 244);
- 2) zaistnieniu zagrożenia dla obronności lub bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa i porządku publicznego albo zdrowia publicznego;
- 3) cofnięciu poświadczenia bezpieczeństwa upoważniającego do dostępu do informacji niejawnych lub wszczęcia postępowania w sprawie cofnięcia takiego poświadczenia;
- 4) powzięciu wiadomości o wszczęciu postępowania karnego przeciwko osobie w sprawie:
 - a) przestępstwa o charakterze terrorystycznym, przestępstwa przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, przestępstwa przeciwko obronności, umyślnego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, umyślnego przestępstwa przeciwko prawom osób wykonujących pracę zarobkową, przestępstwa przeciwko wymiarowi sprawiedliwości, umyślnego przestępstwa przeciwko porządkowi publicznemu, umyślnego przestępstwa przeciwko ochronie informacji, przestępstwa przeciwko wiarygodności dokumentów, przestępstwa przeciwko obrotowi gospodarczemu, przestępstwa przeciwko obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi,
 - b) umyślnego przestępstwa skarbowego.

6. Komendant oddziału Straży Granicznej dokonuje ustaleń w zakresie istnienia przesłanek, o których mowa w ust. 4, i udziela informacji w terminie 21 dni od dnia wystąpienia o udzielenie informacji przez zarządzającego lotniskiem.

7. Organy władzy publicznej, administracji publicznej oraz służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne są obowiązane do udzielania, na wniosek komendanta oddziału Straży Granicznej, informacji, o której mowa w ust. 4, o osobie ubiegającej się o dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska, w terminie 10 dni od dnia otrzymania wniosku.

8. W programach ochrony podmiotów, o których mowa w art. 188 ust. 1, określa się wyznaczone przez ich właścicieli i chronione zgodnie z tymi programami miejsca lokalizacji następujących obiektów i urządzeń położonych poza strefą zastrzeżoną lotniska:

- 1) radaru;
- 2) lotniczych urządzeń naziemnych, w tym w szczególności systemu lądowania według wskazań przyrządów (ILS), radiolatarni ogólnokierunkowej VHF (VOR), radiolatarni bezkierunkowej (NDB);
- 3) anteny radiowej wysokiej częstotliwości;
- 4) generatorów prądu;
- 5) stacji meteorologicznej;
- 6) magazynów paliw;
- 7) pomieszczeń producentów zaopatrzenia pokładowego;
- 8) magazynów ładunków przeznaczonych do przewozu lotniczego;
- 9) baz technicznych przewoźników lotniczych prowadzących działalność z terenu danego lotniska.

9. Właściciel obiektów i urządzeń, o których mowa w ust. 8, wyznacza miejsca ich lokalizacji po zawarciu umowy z właścicielem lub innym posiadaczem terenu, na którym znajdują się te urządzenia lub obiekty.

10. Środki ochrony w strefach, o których mowa w ust. 8, określa program ochrony podmiotu będącego właścicielem urządzeń lub obiektów wymienionych w ust. 8.

Art. 188b. 1. Prezes Urzędu wydaje, na wniosek polskiego przewoźnika lotniczego, certyfikat członka załogi statku powietrznego, zwany dalej „CMC”, osobie:

- 1) wykonującej zadania na rzecz polskiego przewoźnika lotniczego na podstawie umowy o pracę lub umowy cywilnoprawnej;

- 2) posiadającej kwalifikacje konieczne do wykonywania obowiązków członka załogi statku powietrznego;
- 3) co do której komendant oddziału Straży Granicznej udzielił, na wniosek Prezesa Urzędu, informacji o braku negatywnych przesłanek do jego wydania.

2. CMC uprawnia do przekraczania granicy państwowej w obszarze lotniczego przejścia granicznego w ramach wykonywania obowiązków służbowych członka załogi statku powietrznego oraz potwierdza tożsamość osoby w nim wskazanej w zakresie danych, jakie ten dokument zawiera.

3. Przy ustalaniu przesłanek, o których mowa w ust. 1 pkt 3, art. 188a ust. 4–7 stosuje się odpowiednio.

4. CMC wydaje się na czas określony.

5. Prezes Urzędu cofa CMC w razie ustania okoliczności uzasadniających jego wydanie.

6. Wydanie CMC, odmowa jego wydania oraz jego cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.

7. Prezes Urzędu prowadzi rejestr osób posiadających CMC. Rejestr ten zawiera następujące dane: imię, nazwisko, narodowość, datę urodzenia, nazwę przewoźnika, funkcję pełnioną w załodze, numer i datę ważności CMC.

Art. 188c. 1. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadza odstępstwa od wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w rozporządzeniu nr 300/2008/WE.

2. W decyzji, o której mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wyraża zgodę na zastosowanie określonych przez zarządzającego lotniskiem działań zastępczych (alternatywne środki ochrony), jeżeli przeprowadzona dla tego lotniska lub jego części lokalna analiza ryzyka wykaże, że nie spowoduje to zmniejszenia poziomu ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji.

Art. 188d. 1. Czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w imieniu Prezesa Urzędu wykonuje audytor krajowy kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zwany dalej „audytorem krajowym”, posiadający certyfikat audytora krajowego i wpisany na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę audytorów krajowych.

2. Czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w podmiocie prowadzącym działalność lotniczą wykonuje audytor wewnętrzny kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zwany dalej „audytorem wewnętrznym”, posiadający certyfikat audytora wewnętrznego i wpisany na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę audytorów wewnętrznych.

3. Certyfikat audytora krajowego może otrzymać osoba, która spełnia wymagania, o których mowa w pkt 15.2 załącznika II do rozporządzenia nr 300/2008/WE, a także dodatkowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2, w tym dotyczące wiedzy i umiejętności przeprowadzania audytu, i nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie oraz zdała egzamin certyfikujący przeprowadzony przez Prezesa Urzędu.

4. Certyfikat audytora wewnętrznego może otrzymać osoba, która nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie, spełnia dodatkowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2, w tym dotyczące wiedzy i umiejętności przeprowadzania audytu, oraz zdała egzamin certyfikujący przeprowadzony przez Prezesa Urzędu.

5. Prezes Urzędu wydaje albo odmawia wydania certyfikatu audytora krajowego oraz certyfikatu audytora wewnętrznego w drodze decyzji administracyjnej.

6. Warunkiem dokonania przez Prezesa Urzędu wpisu osoby na listę audytorów krajowych jest uzyskanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 3, oraz spełnianie warunków wymaganych do uzyskania tego certyfikatu w momencie wpisu na listę.

7. Warunkiem dokonania przez Prezesa Urzędu wpisu osoby na listę audytorów wewnętrznych jest uzyskanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 4, oraz spełnianie warunków wymaganych do uzyskania tego certyfikatu w momencie wpisu na listę.

8. Prezes Urzędu skreśla audytora krajowego z listy audytorów krajowych oraz audytora wewnętrznego z listy audytorów wewnętrznych, w przypadku gdy przestał on spełniać warunki, o których mowa odpowiednio w ust. 6 lub 7.

Art. 189. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 187, a także biorąc pod uwagę rodzaje

lotnisk, szczegółowe wymagania dotyczące programów ochrony, o których mowa w art. 188.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, w tym dodatkowe wymagania, jakie powinien spełniać audytor krajowy i audytor wewnętrzny, dotyczące w szczególności wiedzy i umiejętności przeprowadzania audytu przez audytora krajowego i audytora wewnętrznego, szczególne warunki uzyskania certyfikatu audytora krajowego i audytora wewnętrznego, sposób prowadzenia listy audytorów krajowych i listy audytorów wewnętrznych, zakres danych ujętych na tych listach oraz zakres i sposób przeprowadzania egzaminów certyfikujących, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego.

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego określający:

- 1) rodzaje i zakres programów szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
- 2) kategorie osób podlegających szkoleniom w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
- 3) wymagania dla instruktorów prowadzących szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
- 4) organizację szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
- 5) sposób przeprowadzania egzaminu kończącego szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego i zakres tego egzaminu,
- 6) warunki, sposób i tryb weryfikacji spełniania wymagań przez osoby kierowane na szkolenia związane z prowadzeniem kontroli bezpieczeństwa lub kontroli dostępu,
- 7) warunki wydania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa,
- 8) zakres danych ujętych na liście, o której mowa w art. 186b ust. 10, i sposób jego prowadzenia,
- 9) sposób sprawowania nadzoru przez Prezesa Urzędu nad realizacją szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

– mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego.

Art. 189a. 1. Organy administracji publicznej i służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i porządek publiczny, Prezes Urzędu, zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz inne organy i służby publiczne podejmują działania i współpracują w zakresie wypracowania, wdrożenia i nadzorowania systemu ułatwień administracyjnych i proceduralnych w lotnictwie cywilnym zgodnie z Krajowym Programem Ułatwień Lotnictwa Cywilnego.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ustala, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, Krajowy Program Ułatwień Lotnictwa Cywilnego określający:

- 1) sposób i warunki realizacji systemu ułatwień lotnictwa cywilnego, dotyczące w szczególności:
 - a) organizacji systemu ułatwień w portach lotniczych i na lotniskach oraz na pokładzie statków powietrznych,
 - b) współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa Urzędu, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz innych organów i służb publicznych,
- 2) wzór wniosku o wydanie CMC,
- 3) okres ważności oraz wzór CMC,
- 4) szczegółowy sposób postępowania przy wydawaniu CMC,
- 5) szczegółowy sposób postępowania przy utracie CMC lub utracie ważności posiadanego CMC

– z uwzględnieniem przepisów Załącznika 9 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, oraz przepisów międzynarodowych.

DZIAŁ X

Przewóz lotniczy

Art. 190. Przepisy niniejszego działu stosuje się do przewozów lotniczych krajowych oraz, w zakresie nieuregulowanym odmiennie przez umowy międzynarodowe wiążące Rzeczpospolitą Polską, do przewozów lotniczych międzynarodowych, wykonywanych przez polskich i obcych przewoźników lotniczych, z zastrzeżeniem przepisów rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Art. 190a. Obcy przewoźnik lotniczy występujący do Prezesa Urzędu o wydanie upoważnienia lub zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych, zgodnie z przepisami niniejszego działu, jeżeli nie ustanowi pełnomocnika do prowadzenia sprawy zamieszkałego w Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany wskazać w Rzeczypospolitej Polskiej pełnomocnika do doręczeń.

Art. 191. 1. Polski przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze w zakresie i na warunkach określonych w certyfikacie i koncesji, z zastrzeżeniem ust. 2 i 4.

2. Wykonywanie przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim przez polskiego przewoźnika lotniczego wymaga uzyskania upoważnienia, wydanego przez Prezesa Urzędu.

3. Wykonywanie przewozów na obszarze Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz na trasach do i z Konfederacji Szwajcarskiej przez polskiego przewoźnika lotniczego nie wymaga uzyskania upoważnienia.

4. Jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe lub prawo państwa trzeciego, w którego granicach mają być wykonywane przewozy lotnicze, Prezes Urzędu dokonuje wyznaczenia, niezależnie od upoważnienia, o którym mowa w ust. 2, polskich przewoźników lotniczych uprawnionych do wykonywania przewozów na określonych trasach lub obszarach tego państwa, informując o tym jego właściwy organ.

5. Przy upoważnianiu i wyznaczaniu polskich przewoźników lotniczych uwzględnia się interes publiczny oraz potrzeby rozwoju polskiego transportu.

6. Prezes Urzędu może odmówić udzielenia upoważnienia lub wyznaczenia ubiegającemu się o nie polskiemu przewoźnikowi lotniczemu albo je ograniczyć – 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 konkurencyjnego polskich przewoźników lotniczych z przewoźnikami lotniczymi innymi niż określone w ust. 1 i art. 192a;
- 3) jest to uzasadnione potrzebą umożliwienia opłacalności regularnych przewozów na trasie już obsługiwanej, na której nie ma potrzeby zwiększenia oferowanej zdolności przewozowej;
- 4) wykonywanie przewozów regularnych na danej trasie zostało już wcześniej powierzone innemu przewoźnikowi lotniczemu na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej.

7. Jeżeli o upoważnienie do wykonywania przewozów lotniczych na tej samej trasie, o którym mowa w ust. 2, występuje dwóch lub więcej przewoźników lotniczych, w przypadku ograniczonych praw przewozowych, Prezes Urzędu udziela upoważnienia przewoźnikowi po przeprowadzeniu konkursu, w którym jako kryteria oceny przyjmuje się w szczególności:

- 1) zdolność do zapewnienia przez przewoźnika lotniczego właściwego poziomu usług i konkurencyjnego poziomu opłat za przewozy oraz skutecznego konkurencyjnego polskich przewoźników lotniczych z przewoźnikami lotniczymi innymi niż określone w ust. 1 i art. 192a;
- 2) wcześniej poniesione nakłady na rozwój połączenia będącego przedmiotem konkursu i dotychczas osiągnięte przez przewoźnika lotniczego wyniki ekonomiczne.

8. Prezes Urzędu, na uzasadniony wniosek zainteresowanego przewoźnika lotniczego, może dokonać oceny efektywności wykorzystywania ograniczonych praw przewozowych, cofnąć upoważnienie i przeprowadzić konkurs.

9. Upoważnienie lub wyznaczenie mogą być cofnięte, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy złożył pisemny wniosek do Prezesa Urzędu informujący

o zaprzestaniu korzystania z przyznanych mu praw przewozowych albo w przypadku gdy przewoźnik lotniczy:

- 1) nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego,
- 2) nie rozpoczął wykonywania przewozów lotniczych do końca sezonu rozkładowego następującego po sezonie, w którym zostało mu przyznane upoważnienie,
- 3) przerwał wykonywanie przewozów lotniczych, do których został upoważniony, i nie wznowił ich w czasie kolejnego sezonu rozkładowego

– chyba że udowodni, że niewykonywanie przewozów lotniczych było następstwem okoliczności, na które nie miał wpływu.

10. Upoważnienie, które zostało udzielone w wyniku konkursu, o którym mowa w ust. 7, może ponadto być cofnięte w przypadkach określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 14.

11. Upoważnienie przyznane bez konieczności przeprowadzenia konkursu, o którym mowa w ust. 7, lub wyznaczenie mogą być ograniczone, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy nie wypełnia obowiązków wynikających z przepisów dotyczących przewozu lotniczego.

12. Przewoźnik lotniczy jest obowiązany zawiadomić Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni, o planowanym zaprzestaniu wykonywania regularnego przewozu na trasie, do obsługi której został upoważniony w wyniku konkursu, o którym mowa w ust. 7, podając przyczynę tego zaprzestania.

13. Upoważnienie, jego odmowa, ograniczenie, zawieszenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.

14. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, procedurę konkursową zawierającą szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych, o których mowa w ust. 7, a w szczególności zakres informacji, jakie powinien zawierać wniosek o wydanie upoważnienia, dokumenty niezbędne do wydania upoważnienia, szczegółowe kryteria przyznawania ograniczonych praw przewozowych oraz przesłanki cofnięcia upoważnienia, z uwzględnieniem wiążących umów i przepisów międzynarodowych, przepisów Unii Europejskiej w zakresie negocjacji i wykonywania umów dotyczących usług lotniczych oraz z poszanowaniem zasady niedyskryminacji.

Art. 191a. 1. Prezes Urzędu odmawia wydania upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, do wykonywania przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach, jeżeli przewoźnik lotniczy:

- 1) znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylającym art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 344 z 27.12.2005, str. 15), lub
- 2) zamierza wykonać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu statku powietrznego wynajętego od innego przewoźnika lotniczego znajdującego się w wykazie.

2. Prezes Urzędu zawiesza, na okres do 6 miesięcy, upoważnienie udzielone przewoźnikowi lotniczemu, jeżeli przewoźnik ten spełnia przesłanki, o których mowa w ust. 1.

3. Prezes Urzędu cofa przewoźnikowi lotniczemu zawieszony upoważnienie, jeżeli po upływie okresu zawieszenia nie ustała jego przyczyna.

Art. 192. 1. Decyzje w sprawie upoważnienia i wyznaczenia, o których mowa w art. 191 ust. 2 i 4, wydaje się na wniosek przewoźnika lotniczego.

2. Wniosek o udzielenie upoważnienia i wyznaczenia powinien być złożony Prezesowi Urzędu w terminie nie krótszym niż:

- 1) 30 dni przed planowanym dniem rozpoczęcia regularnego przewozu;
- 2) 14 dni przed planowanym dniem rozpoczęcia serii nieregularnych lotów handlowych.

3. Wniosek o udzielenie upoważnienia i wyznaczenia powinien zawierać informacje dotyczące:

- 1) trasy, rodzaju przewozu, oferowanej zdolności przewozowej, częstotliwości lotów, typów statków powietrznych oraz
- 2) prognozy przewozów i przewidywanej rentowności połączenia – w przypadku ubiegania się o udzielenie upoważnienia do wykonywania przewozu regularnego na określonych trasach.

4. Do wniosku o udzielenie upoważnienia do wykonywania serii przewozów nieregularnych, na żądanie Prezesa Urzędu, należy dołączyć umowę zawartą ze zleceńodawcą na wykonywanie przewozu nieregularnego.

Art. 192a. 1. Przewozy regularne lub serię przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim może wykonywać, poza polskim przewoźnikiem lotniczym, tylko przewoźnik lotniczy wspólnotowy ustanowiony, w rozumieniu Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który uzyska upoważnienie, o którym mowa w art. 191 ust. 2, oraz wyznaczenie, o którym mowa w art. 191 ust. 4. Przepisy art. 191 ust. 5–14 i art. 192 stosuje się odpowiednio.

2. Przewoźnikiem lotniczym wspólnotowym ustanowionym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest przewoźnik lotniczy, który łącznie spełnia następujące warunki:

- 1) posiada koncesję wydaną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej zgodnie z rozporządzeniem nr 1008/2008/WE;
- 2) posiada bazę operacyjną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) skutecznie i rzeczywiście wykonuje działalność w dziedzinie transportu lotniczego w ramach trwałych porozumień, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi (Dz. Urz. UE L 157 z 30.04.2004, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 193);
- 4) posiada trwale i stałe struktury organizacyjne w Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) stale utrzymuje personel odpowiedzialny za bezpieczeństwo i ochronę w Rzeczypospolitej Polskiej.

3. W celu potwierdzenia faktu ustanowienia przewoźnika lotniczego wspólnotowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przewoźnik ten jest obowiązany dostarczyć Prezesowi Urzędu następujące dokumenty oraz dane:

- 1) kopię umowy zawartej z zarządzającym lotniskiem w sprawie utworzenia bazy operacyjnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub oświadczenie zarządzającego lotniskiem w tej sprawie;

- 2) imię i nazwisko oraz dane teleadresowe osoby odpowiedzialnej za prowadzenie bieżących spraw operacyjnych oraz za sprawy bezpieczeństwa i ochrony;
- 3) imię i nazwisko oraz dane teleadresowe osoby upoważnionej do reprezentowania przewoźnika lotniczego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) odpis z Krajowego Rejestru Sądowego potwierdzający zarejestrowanie w Rzeczypospolitej Polskiej oddziału spółki przewoźnika lotniczego wspólnotowego;
- 5) numer identyfikacji podatkowej (NIP), i numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy, o ile taki posiada.

4. Prezes Urzędu odmawia przewoźnikowi lotniczemu, o którym mowa w ust. 1, wydania upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, oraz wyznaczenia, o którym mowa w art. 191 ust. 4, także w przypadku gdy przewoźnik nie przedłoży dokumentów lub danych, o których mowa w ust. 3.

Art. 193. 1. Obcy przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze do lub z Rzeczypospolitej Polskiej tylko w zakresie i na warunkach określonych w zezwoleniu wydanym na wniosek obcego przewoźnika lotniczego przez Prezesa Urzędu, z uwzględnieniem postanowień umów i przepisów międzynarodowych, z zastrzeżeniem ust. 2 i art. 193a.

1a. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego i Konfederacji Szwajcarskiej może wykonywać przewozy lotnicze na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pod warunkiem uzyskania zezwolenia wydanego, na zasadzie wzajemności, na wniosek tego przewoźnika przez Prezesa Urzędu, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych, z zastrzeżeniem ust. 2 pkt 1 i 2.

1b. Obcy przewoźnik lotniczy może wykonywać loty, o których mowa w art. 66a ust. 1 pkt 2 i 3, do lub z Rzeczypospolitej Polskiej tylko w zakresie i na warunkach określonych w zezwoleniu, o którym mowa w art. 149a ust. 1.

1c. Do zezwolenia, o którym mowa w ust. 1b, nie stosuje się przepisów wydanych na podstawie art. 202.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1 i 1a, nie jest wymagane:

- 1) w przypadku pojedynczych lotów pasażerskich wykonywanych statkami powietrznymi o pojemności nie większej niż 12 miejsc pasażerskich, wykorzystywanych wyłącznie przez zamawiającego lub zamawiających na trasie przez nich ustalonej;

- 2) w przypadku pojedynczych lotów towarowych wykonywanych statkami o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 5700 kg, wykorzystywanych wyłącznie przez zamawiającego lub zamawiających na trasie przez nich ustalonej;
- 3) w przypadku lotów handlowych na obszarze Europejskiego Obszaru Gospodarczego wykonywanych przez przewoźników lotniczych posiadających koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

3. Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na czas określony.

4. Obcy przewoźnik lotniczy powinien być wyznaczony do wykonywania przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach – w przypadku gdy wymagają tego umowy międzynarodowe, 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 przeprowadzenie dodatkowego sprawdzenia spełnienia przez przewoźnika wymagań certyfikacji, zgodnie z przepisami międzynarodowymi.

Art. 193a. W przypadku braku możliwości pozytywnej weryfikacji przewoźnika jako posiadającego koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym – przewoźnik lotniczy, na żądanie Prezesa Urzędu, przedstawia dokumenty określające jego państwo koncesjonowania. W przypadku niewywiązania się przez przewoźnika z tego obowiązku Prezes Urzędu zabrania, w drodze decyzji administracyjnej, wykonania przewozu lotniczego. Do doręczenia decyzji administracyjnej stosuje się przepisy art. 195 ust. 9. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 194. 1. Wniosek o udzielenie zezwolenia na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach, o którym mowa w art. 193 ust. 1 oraz ust. 1a, zawierający wymagane dane i dokumenty powinien być złożony przed zamierzonym rozpoczęciem przewozów w terminie nie krótszym niż:

- 1) 3 dni robocze – w przypadku przewozów wykonywanych w lotach pojedynczych – uznając lot tam i z powrotem za jeden lot;
- 2) 7 dni roboczych – w przypadku dwu lub więcej nieregularnych lotów handlowych;
- 3) 14 dni roboczych – w przypadku serii nieregularnych lotów handlowych obejmującej co najmniej dziesięć lotów;
- 4) 30 dni – w przypadku przewozów regularnych.

1a. W przypadkach niecierpiących zwłoki uzasadnionych interesem publicznym lub społecznym dotyczących przewozów, o których mowa w ust. 1 pkt 1, wniosek może być złożony bez zachowania terminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1.

2. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, zamieszcza się 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) (uchylony)
- 6) nazwę i adres zleceniodawcy na wykonywanie przewozu nieregularnego.

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 – na żądanie Prezesa Urzędu;
- 2) wyznaczenie przez właściwy organ obcego państwa do wykonywania przewozów objętych wnioskiem – w przypadku gdy wymaga tego umowa międzynarodowa;
- 3) certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez właściwy organ obcego państwa;

- 4) dokument ubezpieczenia stwierdzający 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;
- 5) umowę zawartą ze zleceniodawcą na wykonywanie przewozu nieregularnego, z wykazaniem wysokości opłaty – na żądanie Prezesa Urzędu;
- 6) świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego – na żądanie Prezesa Urzędu;
- 7) świadectwo zdatności w zakresie hałasu statku powietrznego – na żądanie Prezesa Urzędu;
- 8) upoważnienie do wykonywania przewozów wydane przez właściwy organ obcego państwa;
- 9) koncesję lub równoważny dokument wydany przez właściwy organ obcego państwa.

4. Do wniosku o udzielenie zezwoleń, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, dołącza się dokumenty, o których mowa w ust. 3 pkt 2–7 i 9.

Art. 195. 1. Zezwolenie może być udzielone, jeżeli spełnione są łącznie następujące warunki:

- 1) przemawia za tym interes publiczny;
- 2) polscy przewoźnicy lotniczy korzystają w państwie obcego przewoźnika lotniczego z podobnych praw lub uzyskują inne wzajemne korzyści, potwierdzone przez władze lotnicze tego państwa, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych;
- 3) zapewniona jest możliwość obsługi lotów i przewozów w polskich portach lotniczych;
- 4) warunki wykonywania i sposób organizacji rozpoczynających się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych są zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 202 pkt 6.

2. W zezwoleniu określa się jego warunki, ograniczenia oraz termin ważności.

3. Prezes Urzędu może odmówić wydania zezwolenia na wykonywanie przewozu lotniczego, jeżeli:

- 1) jest to konieczne ze względu na ograniczenia wynikające z umów i przepisów międzynarodowych;

- 2) nie zostaną spełnione warunki, o których mowa w ust. 1, art. 193 ust. 4 oraz art. 194;
- 3) występują zaległości płatnicze przewoźnika lotniczego w stosunku do polskich podmiotów, w szczególności do państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, zarządzającego lotniskiem oraz podmiotów świadczących obsługę naziemną w porcie lotniczym, obejmujące okres co najmniej 3 miesięcy;
- 4) przewoźnik lotniczy narusza przepisy w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego lub ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) przewoźnik lotniczy zamierza wykonać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu statku powietrznego innego przewoźnika, o którym mowa w pkt 4;
- 6) minister właściwy do spraw transportu wydał decyzje, o których mowa w art. 195c ust. 3 i 5.

4. Zezwolenie może zostać przez Prezesa Urzędu cofnięte lub ograniczone w razie stwierdzenia, że przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów obowiązujących w zakresie przewozu lotniczego lub w inny sposób narusza warunki lub ograniczenia ustalone w zezwoleniu, a także w przypadku określonym w ust. 3 pkt 3.

5. Prezes Urzędu odmawia wydania zezwolenia na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1, lub cofa wydane zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1–3, jeżeli:

- 1) przewoźnik lotniczy znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;
- 2) przewoźnik lotniczy zamierza wykonywać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi tras przy użyciu statku powietrznego przewoźnika lotniczego znajdującego się w wykazie, o którym mowa w pkt 1;
- 3) wprowadził zakaz, o którym mowa w art. 155a ust. 1 pkt 2.

6. Prezes Urzędu może cofnąć wydane zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1–3, jeżeli:

- 1) przewoźnik lotniczy narusza przepisy w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego lub ochrony lotnictwa cywilnego;

- 2) przewoźnik lotniczy zamierza wykonywać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu statku powietrznego innego przewoźnika, o którym mowa w pkt 1;
- 3) nie są spełnione warunki, o których mowa w ust. 1;
- 4) minister właściwy do spraw transportu wydał decyzje, o których mowa w art. 195c ust. 3 i 5.

7. Prezes Urzędu:

- 1) ogranicza zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1–3, w odniesieniu do statku powietrznego przewoźnika lotniczego spełniającego przesłankę określoną w ust. 5 pkt 2;
- 2) może ograniczyć zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1–3, w odniesieniu do statku powietrznego, którego dotyczy naruszenie w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego lub ochrony lotnictwa cywilnego.

8. Prezes Urzędu zawiesza, na okres do 6 miesięcy, zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 4, jeżeli przewoźnik lotniczy spełnia przesłanki określone w ust. 5. Prezes Urzędu cofa zawieszony zezwolenie, jeżeli po upływie okresu zawieszenia nie ustały przyczyny zawieszenia.

9. Decyzję o wydaniu, zmianie, odmowie wydania, ograniczeniu, zawieszeniu lub cofnięciu zezwolenia na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1, doręcza się w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu, poczty elektronicznej, przy wykorzystaniu teleksowej łączności lotniczej albo, w uzasadnionych przypadkach, ogłasza się ustnie.

Art. 195a. Przewoźnik lotniczy operujący do, z lub w Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do przekazywania Prezesowi Urzędu statystycznych danych przewozowych dotyczących wielkości ruchu lotniczego, przewozów pasażerskich, towarowych i poczty w terminie 30 dni od zakończenia badanego okresu, w ujęciu miesięcznym oraz sezonowym, a także na każde żądanie Prezesa Urzędu.

Art. 195b. 1. Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania, ogranicza, cofa zezwolenia i upoważnienia z uwzględnieniem decyzji, o których mowa w art. 195c.

2. Przewozy lotnicze do, z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej odbywają się z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z decyzji, o których mowa w art. 195c.

Art. 195c. 1. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, dokonać, na zasadach określonych w art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, podziału ruchu lotniczego między porty lotnicze.

2. Minister właściwy do spraw transportu przesyła do Komisji Europejskiej, nie później niż 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, projekt decyzji o podziale ruchu lotniczego lub zmianach w obowiązującym podziale ruchu lotniczego.

3. Minister właściwy do spraw transportu może ograniczyć, w drodze decyzji administracyjnej, na zasadach określonych w art. 20 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, wykonywanie praw przewozowych.

4. Minister właściwy do spraw transportu informuje pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i Komisję Europejską o zamiarze wprowadzenia ograniczeń, o których mowa w ust. 3, przynajmniej 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 3, przedstawiając odpowiednie uzasadnienie.

5. Minister właściwy do spraw transportu może odmówić wykonywania praw przewozowych, ograniczyć ich wykonywanie lub określić warunki ich wykonywania w drodze decyzji administracyjnej, na zasadach określonych w art. 21 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

6. Decyzji, o której mowa w ust. 5, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

7. Minister właściwy do spraw transportu informuje pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i Komisję Europejską bez zbędnej zwłoki, o działaniach, o których mowa w ust. 5, przedstawiając odpowiednie uzasadnienie.

8. Jeżeli przyczyny wydania decyzji, o której mowa w ust. 5, trwają ponad 14 dni, minister właściwy do spraw transportu informuje o tym fakcie pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i Komisję Europejską oraz może za jej zgodą przedłużyć termin obowiązywania decyzji o nie więcej niż 14 dni.

9. Decyzje, o których mowa w ust. 1 i 3, minister właściwy do spraw transportu wydaje, ogranicza i cofa z uwzględnieniem stanowiska Komisji Europejskiej wydawanego w związku z wprowadzanymi ograniczeniami, a w przypadku

decyzji, o której mowa w ust. 3, także z uwzględnieniem stanowiska zainteresowanego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

10. Decyzje, o których mowa w ust. 3 i 5, minister właściwy do spraw transportu uchyla po podjęciu przez Komisję Europejską działań na podstawie odpowiednio art. 20 ust. 3 i art. 21 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Art. 196. 1. (uchylony)

2. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu wydawanego na wniosek tego przewoźnika, przy zachowaniu zasady wzajemności.

2a. Przewoźnik lotniczy z państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na takich samych zasadach jak przedsiębiorca polski.

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

- 1) zaświadczenie albo oświadczenie o wpisie do rejestru sądowego oddziału przedsiębiorstwa przewoźnika na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) zaświadczenie albo oświadczenie o nadaniu oddziałowi numeru identyfikacji podatkowej (NIP);
- 3) zaświadczenie albo oświadczenie o nadaniu oddziałowi numeru identyfikacyjnego (REGON);
- 4) określające podmiot reprezentujący przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wskazujące jego:
 - a) nazwisko i adres – w przypadku osoby fizycznej,
 - b) nazwę, siedzibę i adres oraz status – w przypadku osoby prawnej albo spółki prawa handlowego nieposiadającej osobowości prawnej.

3a. Oświadczenia, o których mowa w ust. 3 pkt 1–3, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta

zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

4. Do zezwoleń, o których mowa w ust. 2, w zakresie nieuregulowanym niniejszą ustawą stosuje się odpowiednio przepisy ustawy, o której mowa w art. 184.

Art. 196a. 1. W zezwoleniu na prowadzenie sprzedaży przewozów lotniczych określa się:

- 1) przewoźnika, jego siedzibę i oddział;
- 2) zakres i przedmiot działalności objętej zezwoleniem;
- 3) obszar działalności;
- 4) okres ważności zezwolenia;
- 5) szczególne warunki wykonywania działalności.

2. Zezwolenia udziela się na czas nieoznaczony.

3. Prezes Urzędu może odmówić udzielenia zezwolenia, jeżeli:

- 1) udzielenie zezwolenia byłoby sprzeczne z wiążącymi umowami lub przepisami międzynarodowymi;
- 2) wnioskodawca nie spełnił wymagań, o których mowa w art. 196 ust. 2 i 3.

4. Zezwolenie może być cofnięte gdy:

- 1) zostanie wydane prawomocne orzeczenie zakazujące przedsiębiorcy wykonywania działalności objętej zezwoleniem;
- 2) przedsiębiorca przestanie spełniać warunki określone przepisami prawa, wymagane do prowadzenia działalności określonej w zezwoleniu;
- 3) przedsiębiorca nie usunie w wyznaczonym terminie, stanu faktycznego lub prawnego niezgodnego z przepisami prawa regulującymi działalność objętą zezwoleniem.

Art. 196b. 1. Przewoźnik lotniczy działający jako przewoźnik umowny w rozumieniu Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. poz. 235 oraz z 2015 r. poz. 104), planujący wykonywanie regularnych przewozów lotniczych na trasach do, z oraz w Rzeczypospolitej Polskiej na zasadach umowy o dzieleniu oznakowania linii, jest obowiązany zawiadomić o tym Prezesa Urzędu.

2. Do zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, przewoźnik lotniczy nieposiadający koncesji udzielonej przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym dołącza następujące dokumenty:

- 1) wyznaczenie do wykonywania przewozów objętych wnioskiem wydane przez właściwy organ państwa przewoźnika lotniczego, jeżeli wymaga tego umowa międzynarodowa;
- 2) certyfikat wydany przez właściwy organ państwa przewoźnika lotniczego;
- 3) koncesję wydaną przez właściwy organ państwa przewoźnika lotniczego lub równoważny dokument;
- 4) dokument ubezpieczenia stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów lub poczty oraz w stosunku do osób trzecich;
- 5) umowę o dzieleniu oznakowania linii.

3. Zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się w terminie nie krótszym niż 30 dni roboczych przed dniem zamierzonego rozpoczęcia przewozów.

4. Przewoźnik lotniczy może rozpocząć przewozy na zasadach określonych w zawiadomieniu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli w terminie 14 dni od dnia otrzymania wszystkich wymaganych dokumentów Prezes Urzędu nie zakaze, w drodze decyzji administracyjnej, ich wykonywania z uwagi na przepisy odpowiednich umów międzynarodowych lub niespełnienie warunków określonych w ust. 2.

5. Prezes Urzędu, kierując się wagą lub zakresem naruszenia, w drodze decyzji administracyjnej, może ograniczyć zakres albo zakazać wykonywania przewozów rozpoczętych na podstawie zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, jeżeli przewoźnik lotniczy nie stosuje się do umów lub przepisów międzynarodowych lub w inny sposób narusza przepisy Unii Europejskiej dotyczące wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terytorium Unii Europejskiej.

6. Do doręczenia decyzji, o których mowa w ust. 4 i 5, stosuje się przepisy art. 195 ust. 9. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 197. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu oraz wojewody lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, może, w drodze rozporządzenia:

- 1) nałożyć obowiązek użyteczności publicznej w stosunku do regularnego przewozu lotniczego między dwoma portami lotniczymi położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub między portem lotniczym położonym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a innym portem lotniczym położonym na terytorium Unii Europejskiej,
- 2) określić okres oraz warunki wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w pkt 1

– z uwzględnieniem polityki państwa w zakresie rozwoju regionalnego oraz zasady niedyskryminacji między wspólnotowymi przewoźnikami lotniczymi.

2. Tryb oraz kryteria ustanawiania obowiązku użyteczności publicznej określa rozporządzenie nr 1008/2008/WE.

3. Nałożenie obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w ust. 1, jest poprzedzone analizą:

- 1) sytuacji gospodarczej regionu;
- 2) dostępności innych środków transportu;
- 3) istniejących i planowanych połączeń lotniczych oraz stosowanych taryf lotniczych;
- 4) zapotrzebowania na połączenia lotnicze, przedłożonego przez wojewodę lub marszałka województwa.

4. W celu przeprowadzenia analizy, o której mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu występuje do:

- 1) jednostki samorządu terytorialnego – o przedstawienie analizy sytuacji gospodarczej tej jednostki;
- 2) Prezesa Urzędu – o przedstawienie analizy istniejących i planowanych połączeń lotniczych oraz stosowanych taryf lotniczych na danej trasie.

5. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje projekt rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, do Komisji Europejskiej oraz zainteresowanych państw członkowskich Unii Europejskiej.

6. Prezes Urzędu weryfikuje spełnienie przez przewoźników lotniczych operujących na trasie, w odniesieniu do której nałożono obowiązek użyteczności publicznej, warunków określonych w tym obowiązku w szczególności na podstawie dostępnych publicznie oraz uzyskanych od przewoźników lotniczych informacji na temat oferowanych przewozów, potwierdzających spełnienie warunków określonych w tym obowiązku.

7. Jeżeli w okresie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia wprowadzającego obowiązek żaden wspólnotowy przewoźnik lotniczy nie rozpoczął wykonywania lub nie przekazał do Prezesa Urzędu informacji o planowanym rozpoczęciu wykonywania, zgodnie z warunkami nałożonymi na podstawie ust. 1, przewozów na trasie, w odniesieniu do której nałożono obowiązek użyteczności publicznej, minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, wojewody i właściwej jednostki samorządu terytorialnego, może dokonać wyboru jednego wspólnotowego przewoźnika lotniczego do obsługi tej trasy na okres do 4 lat na zasadach określonych w art. 16 ust. 9 i 10 oraz art. 17 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, publikując zaproszenie do składania ofert w Biuletynie Informacji Publicznej.

8. W przypadku gdy obsłudze trasy, o której mowa w ust. 7, towarzyszy rekompensata, o której mowa w art. 17 ust. 8 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, koszty związane z tą rekompensatą są pokrywane przez Prezesa Urzędu, a jeżeli obowiązek użyteczności publicznej został nałożony po uzyskaniu pozytywnej opinii, o której mowa w ust. 7, wojewody lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, wojewoda lub odpowiednio właściwa jednostka samorządu terytorialnego są obowiązani do pokrycia co najmniej 50% tych kosztów.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób obliczania kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, z uwzględnieniem przepisów prawa Unii Europejskiej dotyczącego stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych.

Art. 198. 1. Taryfy lotnicze stosowane w przewozach lotniczych między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim, z którym zawarto umowę międzynarodową regulującą zasady ustalania taryf przewozu lotniczego, powinny być przedstawiane Prezesowi Urzędu na zasadach określonych w tej umowie.

2. Jeżeli umowy międzynarodowe regulują zasady ustalania taryf przewozu lotniczego, Prezes Urzędu podejmuje działania i wydaje decyzje administracyjne dotyczące taryf przewoźników lotniczych na zasadach określonych w tych umowach.

3. Taryfy lotnicze i stawki lotnicze za przewozy lotnicze wykonywane między portami lotniczymi położonymi na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej są ustalane zgodnie z rozporządzeniem nr 1008/2008/WE.

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. (uchylony)

2. (uchylony)

3. Szczegółowe zasady dotyczące postępowania w przypadkach, o których mowa w rozporządzeniu nr 261/2004/WE z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 295/91, a w szczególności pierwszeństwa przyjmowania pasażerów, zwrotu opłaty za niewykonany przewóz, wysokości i sposobu wypłaty rekompensaty oraz świadczeń na rzecz pasażerów niezabranych do przewozu (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2004, s. 1), powinny być określone w regulaminie, o którym mowa w art. 205 ust. 3, albo w przepisach przewoźnika wydanych i udostępnionych pasażerom.

4. (uchylony)

Art. 201. 1. Przewoźnik lotniczy obowiązany jest do podania do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty rozkładów lotów regularnych.

2. Systemy rezerwacyjne udostępniane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do dostarczania informacji dotyczących rozkładów lotów, miejsc do dyspozycji, opłat za przewóz i związanych z przewozem usług przewoźników lotniczych oraz

umożliwiający 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 zobowiązane chronić tajemnicę danych osobowych i nie mogą przetwarzać ich bez zgody zainteresowanych.

Art. 201a. 1. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wykonujący przewozy regularne lub serie przewozów nieregularnych do i z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany przedstawić do wiadomości Prezesa Urzędu, odpowiednio na 30 i 14 dni przed każdym sezonem rozkładowym, odpowiednio rozkład lotów albo program lotów, stosowane w przewozach lotniczych do i z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Przewoźnik lotniczy nieposiadający koncesji udzielonej przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wykonujący przewozy regularne, jest obowiązany przedstawić Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia przed każdym sezonem rozkładowym rozkład lotów stosowany w przewozach lotniczych do i z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Rozkład lotów przedstawia się na 30 dni przed każdym sezonem rozkładowym, o ile postanowienia umów międzynarodowych, zgodnie z którymi wykonuje się przewozy lotnicze, nie stanowią inaczej. Prezes Urzędu zatwierdza rozkład lotów z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych, zgodnie z którymi wykonuje się przewozy lotnicze.

3. Rozkłady lotów powinny określać trasy, rodzaj przewozów, typy statków powietrznych, ich pojemność, częstotliwość lotów, daty oraz czasy operacji w portach lotniczych.

4. Przewoźnicy, o których mowa w ust. 1 i 2, są obowiązani poinformować Prezesa Urzędu o zaprzestaniu wykonywania przewozów na określonych trasach. Terminy wskazane w ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio.

Art. 202. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzeń, z uwzględnieniem wiążących umów i przepisów międzynarodowych:

- 1) szczegółowe warunki i sposób udzielania zezwoleń związanych z przewozem lotniczym, w tym udzielania zezwoleń dla obcych przewoźników lotniczych, upoważnień do wykonywania przewozów i dokonywania wyznaczeń, mając na uwadze także przepisy Unii Europejskiej w zakresie przewozów lotniczych;
- 2) szczegółowe zasady postępowania w sprawach taryf przewozu lotniczego określające tryb zgłaszania taryf, wycofywania ich ze sprzedaży lub wstrzymywania stosowania oraz szczegółowy zakres informacji wymaganych od przewoźnika przy ocenie prawidłowości taryf;
- 3) (uchylony)
- 4) (uchylony)
- 5) (uchylony)
- 6) zasady organizowania przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych;
- 7) wymagania dotyczące regulaminów, o których mowa w art. 205 ust. 3, mające w szczególności na względzie zastosowanie przepisów o ochronie konsumentów.

Art. 202a. 1. Przewoźnik lotniczy, który wykonuje loty międzynarodowe pasażerskie do lub z Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany do przekazywania informacji dotyczącej pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, który będzie lądował na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zwanej dalej „informacją”.

2. Obowiązku, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się do lotów pasażerskich między Rzeczypospolitą Polską a innym państwem członkowskim Unii Europejskiej oraz między Rzeczypospolitą Polską a państwem trzecim traktowanym na równi z państwami Unii Europejskiej na podstawie umowy w sprawie włączenia tego państwa we wdrożenie, stosowanie i rozwój dorobku z Schengen.

3. Informacja obejmuje następujące dane:

- 1) imię lub imiona oraz nazwisko w pełnym brzmieniu;
- 2) datę urodzenia;
- 3) numer i rodzaj dokumentu podróży;
- 4) obywatelstwo;
- 5) nazwę przejścia granicznego, w którym nastąpi przekroczenie granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6) numer lotu;
- 7) datę i czas startu i lądowania statku powietrznego;
- 8) liczbę pasażerów statku powietrznego;
- 9) lotnisko wejścia pasażera na pokład statku powietrznego w celu odbycia lotu.

4. Przewoźnik lotniczy przekazuje informację na wniosek komendanta placówki Straży Granicznej właściwego ze względu na miejsce przekroczenia granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej przez pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego. Komendant placówki Straży Granicznej występuje z wnioskiem, w przypadku gdy jest to konieczne do zwalczania nielegalnej migracji lub usprawnienia kontroli granicznej.

5. Wniosek o przekazanie informacji komendant placówki Straży Granicznej sporządza w formie pisemnej lub elektronicznej i przesyła przewoźnikowi lotniczemu co najmniej na jeden dzień przed planowanym przylotem statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W uzasadnionych przypadkach wniosek może być przekazany później, jednak nie później niż do rozpoczęcia odprawy biletowo-bagażowej przed odlotem.

Art. 202b. 1. Przewoźnik lotniczy, o którym mowa w art. 202a ust. 1, po zakończeniu odprawy biletowo-bagażowej pasażerów danego lotu, jednak nie później niż w chwili startu statku powietrznego, przekazuje informację, o której mowa w art. 202a ust. 1, komendantowi placówki Straży Granicznej w formie elektronicznej w postaci pliku tekstowego. Informacja powinna być przekazywana w sposób spełniający w zakresie transliteracji wymogi określone w Załączniku 9 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczne i organizacyjne dotyczące przekazywania informacji, w szczególności sposób przekazywania informacji w formie elektronicznej oraz stosowane formaty

danych, uwzględniając rozwiązania techniczne i środki komunikacji elektronicznej wykorzystywane przez organy i podmioty, o których mowa w ust. 1, a także kierując się potrzebą zapewnienia sprawnej i bezpiecznej wymiany informacji.

3. W przypadku braku możliwości przekazania informacji w formie elektronicznej przewoźnik lotniczy przekazuje ją telefaksem w terminie, o którym mowa w ust. 1.

4. W przypadku braku możliwości przekazania informacji w sposób, o którym mowa w ust. 1–3, lub w przypadku błędu w przekazaniu informacji, przewoźnik lotniczy, po uzgodnieniu z komendantem placówki Straży Granicznej, może ją przekazać w inny sposób umożliwiający otrzymanie informacji, nie później niż przed rozpoczęciem kontroli granicznej.

5. Przewoźnik lotniczy, nie później niż w chwili wylądowania statku powietrznego, jest obowiązany powiadomić pasażerów o przekazaniu komendantowi placówki Straży Granicznej informacji oraz o prawie pasażera do wglądu do informacji znajdującej się w dyspozycji przewoźnika lotniczego i poprawienia zawartych w niej danych dotyczących jego osoby.

Art. 202c. 1. Komendant placówki Straży Granicznej przechowuje informacje otrzymane w formie elektronicznej w systemie teleinformatycznym placówki Straży Granicznej.

2. Komendant placówki Straży Granicznej usuwa informacje po zakończeniu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej kontroli granicznej pasażerów danego lotu, jednak nie później niż po upływie 24 godzin od chwili przekazania informacji przez przewoźnika lotniczego.

3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się, w przypadku gdy dane objęte informacją są niezbędne do wykonywania przez Straż Graniczną lub inne organy państwa zadań mających na celu ochronę bezpieczeństwa państwa albo ochronę bezpieczeństwa lub porządku publicznego oraz na potrzeby prowadzenia postępowania, o którym mowa w art. 209u.

Art. 202d. 1. Przewoźnik lotniczy, w terminie do 24 godzin od wylądowania statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, usuwa informację przekazaną komendantowi placówki Straży Granicznej.

2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy danych zgromadzonych przez przewoźnika lotniczego niezbędnych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego.

Art. 203. 1. Do przewozu lotniczego stosuje się przepisy o ochronie konkurencji i konsumentów, 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 polskiemu przewoźnikowi 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.

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. (uchylony)

2a. Kontrahentów przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz do, z lub na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązuje regulamin określający typowe

warunki przewozu lotniczego pasażerów i bagażu oraz towarów w polskiej wersji językowej, o ile kontrahent nie wybierze związania się inną wersją językową.

3. Przewoźnik lotniczy wykonujący przewóz do, z lub na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany przedstawić na żądanie, do wiadomości Prezesa Urzędu, regulamin, o którym mowa w ust. 2a.

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 niepodlegających tym umowom, a rozpoczynających się lub kończących na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz do przewozów lotniczych krajowych.

DZIAŁ Xa

Ochrona praw pasażerów

Art. 205a. 1. Prezes Urzędu kontroluje przestrzeganie przepisów:

- 1) rozporządzenia nr 261/2004/WE,
- 2) rozporządzenia nr 2111/2005/WE,
- 3) rozporządzenia nr 1107/2006/WE

– a w szczególności rozpatruje skargi, o których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE oraz art. 15 ust. 2 rozporządzenia nr 1107/2006/WE.

2. Skargi, o których mowa w ust. 1, rozpatruje wyodrębniona komórka organizacyjna Urzędu – Komisja Ochrony Praw Pasażerów.

3. Kontrolę przestrzegania art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004/WE podejmuje się z urzędu w ramach postępowania, o którym mowa w dziale II rozdział 3 ustawy.

4. Przepisy ust. 1 i 2 nie naruszają zadań i kompetencji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, o których mowa w przepisach o ochronie konkurencji i konsumentów.

Art. 205b. 1. W razie złożenia skargi, o której mowa w art. 205a ust. 1, Prezes Urzędu stwierdza, w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) brak naruszenia prawa przez przewoźnika lotniczego albo

2) naruszenie prawa przez przewoźnika lotniczego, określając zakres nieprawidłowości oraz nakładając karę, o której mowa w art. 209b ust. 1, zaś w razie stwierdzenia naruszenia przepisu art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE określa również obowiązek i termin jego usunięcia.

2. Skarga, o której mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE oraz w art. 15 ust. 2 rozporządzenia nr 1107/2006/WE, może być złożona w języku polskim lub angielskim.

3. Do skargi, o której mowa w ust. 1, pasażer powinien załączyć następujące dokumenty:

- 1) kopię reklamacji skierowanej do przewoźnika;
- 2) kopię odpowiedzi przewoźnika na reklamację, o której mowa w pkt 1, albo oświadczenie, że nie została ona udzielona w terminie określonym w umowie przewozu lub regulaminie przewozu, z zastrzeżeniem ust. 4;
- 3) kopię potwierdzonej rezerwacji na dany lot;
- 4) oświadczenie o zgodności kopii dokumentów, o których mowa w pkt 1–3, z oryginałami.

4. Skargę, o której mowa w ust. 1, można złożyć nie wcześniej niż po upływie 30 dni od dnia złożenia reklamacji u przewoźnika, chyba że umowa przewozu lub regulamin przewozu określa krótszy termin do rozpatrzenia reklamacji.

5. Ciężar udowodnienia, że uprawnienia przysługujące pasażerowi na podstawie przepisów, o których mowa w art. 205a ust. 1, nie zostały naruszone, obciąża przewoźnika lotniczego.

6. Do egzekucji należności stwierdzonych w decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 2, stosuje się przepisy Kodeksu postępowania cywilnego.

Art. 205c. (uchylony)

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 rejestru statków 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.

8. W przypadku lotu cywilnego statku powietrznego wykonywanego w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie

przewozu ładunków lub żołnierzy, funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Biura Ochrony Rządu oraz pracowników wojska, solidarnie z osobami określonymi w ust. 1–7 odpowiada Skarb Państwa reprezentowany przez jednostkę organizacyjną lub związek organizacyjny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko do użytkowania.

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 niepodlegającym 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) (uchylony)
4. (uchylony)

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 odpowiedzialności cywilnej

Art. 209. 1. Przewoźnicy lotniczy i użytkownicy statków powietrznych są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną przez nich działalnością lotniczą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 138 z 30.04.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 160), z zastrzeżeniem przepisów wydanych na podstawie art. 33 ust. 2.

2. W przypadku niehandlowej eksploatacji statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) nieprzekraczającej 2700 kg minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do każdego pojedynczego pasażera w ramach jednego lotu z tytułu jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem, z zastrzeżeniem przepisów wydanych na podstawie art. 33 ust. 2, wynosi równowartość 100 000 SDR.

3. Przewoźnicy lotniczy są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane opóźnieniem w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów.

4. Przewoźnicy lotniczy są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w przewozie lotniczym poczty, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty.

5. Przedsiębiorcy wykonujący obsługę naziemną oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną przez siebie działalnością lotniczą.

6. Spełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w ust. 1–5, ustala się na podstawie polisy lub innego dokumentu ubezpieczenia, potwierdzającego zawarcie umowy tego ubezpieczenia, wystawionego ubezpieczającemu przez zakład ubezpieczeń.

7. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii podmiotów, o których mowa w ust. 5, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego, o którym mowa w ust. 3–5, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc w szczególności pod uwagę specyfikę wykonywanej działalności oraz zakres realizowanych zadań.

DZIAŁ XIa

Administracyjne kary pieniężne

Art. 209a. 1. Kto uporczywie uchyla się od obowiązków lub nie wypełnia warunków określonych w przepisach rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiającego szczególne środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 55 z 05.03.2010, str. 1), podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 do 10 000 zł.

2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 1 do ustawy.

Art. 209b. 1. Kto działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzeń, o których mowa w art. 205a ust. 1, lub nie wykonuje albo nienależyte wykonuje zobowiązania wynikające z przepisów tych rozporządzeń, podlega karze pieniężnej w wysokości określonej w załączniku nr 2 do ustawy.

2. Nie wymierza się kary za naruszenie obowiązku opieki, o której mowa w art. 9 rozporządzenia nr 261/2004/WE, jeżeli przewoźnik przed dniem wydania decyzji dobrowolnie zadośćuczynił pasażerowi za brak stosownej opieki.

3. Nie wymierza się kary za naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE, jeżeli przewoźnik, pomimo zaniedbania obowiązku informowania pasażerów o przysługujących im prawach, wykonał wszystkie pozostałe obowiązki wynikające z rozporządzenia nr 261/2004/WE.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, domniemywa się, że pasażerowie zostali poinformowani o przysługujących im prawach.

Art. 209c. 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej działająca z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzenia

nr 550/2004/WE lub rozporządzenia nr 552/2004/WE podlega karze pieniężnej w wysokości od 20 000 do 40 000 zł.

2. Kto działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzenia nr 255/2010/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 5000 do 100 000 zł.

3. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 3 do ustawy.

4. Uprawniony podmiot, o którym mowa w art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 550/2004/WE, sprawujący swoją funkcję bez ważnego upoważnienia, podlega karze pieniężnej w wysokości 40 000 zł.

Art. 209d. Kto wbrew art. 88 ust. 3 wykorzystuje niezarejestrowane lotnicze urządzenia naziemne, podlega karze pieniężnej w wysokości 40 000 zł.

Art. 209e. 1. Kto uporczywie uchyla się od obowiązków lub nie wypełnia warunków określonych w przepisach rozporządzenia nr 2042/2003/WE lub rozporządzenia nr 1702/2003/WE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 do 10 000 zł.

2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 4 do ustawy.

Art. 209f. Kto uniemożliwia lub utrudnia przeprowadzenie czynności, o których mowa w art. 27 ust. 3 i art. 28 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 do 50 000 zł.

Art. 209g. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, który nie przedstawi dokumentów stanowiących analizę przepustowości lotniska, o której mowa w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93/WE, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od kodu referencyjnego lotniska:

- 1) 10 000 zł w przypadku kodu referencyjnego A;
- 2) 20 000 zł w przypadku kodu referencyjnego B;
- 3) 30 000 zł w przypadku kodu referencyjnego C;
- 4) 40 000 zł w przypadku kodu referencyjnego D;

5) 50 000 zł w przypadku kodu referencyjnego E.

Art. 209h. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, który nie udostępni Prezesowi Urzędu danych, o których mowa w art. 68 ust. 2 pkt 8, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od liczby pasażerów obsłużonych w porcie lotniczym w roku poprzednim:

- 1) 2000 zł w przypadku obsłużenia do 100 000 pasażerów;
- 2) 4000 zł w przypadku obsłużenia od 100 001 do 500 000 pasażerów;
- 3) 6000 zł w przypadku obsłużenia od 500 001 do 1 000 000 pasażerów;
- 4) 8000 zł w przypadku obsłużenia od 1 000 001 do 5 000 000 pasażerów;
- 5) 10 000 zł w przypadku obsłużenia powyżej 5 000 000 pasażerów.

Art. 209i. Przedsiębiorca wykonujący przewóz lotniczy bez wymaganej koncesji, o której mowa w art. 164, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od rodzaju wykonywanego przewozu:

- 1) 40 000 zł w przypadku przewozu nieregularnego przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg;
- 2) 60 000 zł w przypadku przewozu regularnego przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg;
- 3) 80 000 zł w przypadku przewozu nieregularnego przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) co najmniej 10 000 kg;
- 4) 100 000 zł w przypadku przewozu regularnego przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) co najmniej 10 000 kg.

Art. 209j. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego bez zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od kodu referencyjnego lotniska:

- 1) 30 000 zł w przypadku kodu referencyjnego A;
- 2) 40 000 zł w przypadku kodu referencyjnego B;
- 3) 50 000 zł w przypadku kodu referencyjnego C;
- 4) 70 000 zł w przypadku kodu referencyjnego D;
- 5) 100 000 zł w przypadku kodu referencyjnego E.

Art. 209k. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej bez zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1

pkt 2, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od rodzaju usługi obsługi naziemnej:

- 1) 20 000 zł w przypadku usług, o których mowa w art. 176 pkt 1, 2, 6 i 8–11;
- 2) 50 000 zł w przypadku usług, o których mowa w art. 176 pkt 3–5 i 7.

Art. 209l. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie:

- 1) zarządzania lotniskiem użytku publicznego, który nie przedstawił w terminie rocznego sprawozdania finansowego, o którym mowa w art. 175 ust. 7 pkt 3,
- 2) wykonywania przewozu lotniczego za naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 8 ust. 4 rozporządzenia nr 1008/2008/WE,
- 3) służb żeglugi powietrznej za naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 9 załącznika 1 do rozporządzenia nr 2096/2005/WE

– podlega karze pieniężnej w wysokości do 0,5% obrotu przedsiębiorstwa osiągniętego w roku poprzednim, nieprzekraczającej kwoty 50 000 zł.

Art. 209m. 1. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, który wbrew art. 180 ust. 2 bezpodstawnie uniemożliwia lub utrudnia korzystanie z urządzeń i powierzchni lotniska przez przedsiębiorców świadczących usługi obsługi naziemnej na rzecz innych użytkowników oraz użytkowników świadczących usługi własnej obsługi naziemnej, podlega karze pieniężnej w wysokości nie większej niż 2% obrotu przedsiębiorstwa osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, nie mniej niż 25 000 zł.

2. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego lub inny podmiot dysponujący elementami scentralizowanej infrastruktury, który bezpodstawnie uniemożliwia lub utrudnia korzystanie ze scentralizowanej infrastruktury przez podmioty do tego uprawnione, o których mowa w art. 180 ust. 3, podlega karze pieniężnej w wysokości nie większej niż 2% obrotu przedsiębiorstwa osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, nie mniej niż 25 000 zł.

Art. 209n. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie wykonywania przewozu lotniczego, wykonujący przewóz lotniczy bez zezwolenia, o którym mowa w art. 193 ust. 1, lub upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od podmiotu wykonującego przewóz:

- 1) 10 000 zł w przypadku przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 2) 20 000 zł w przypadku przewoźnika innego niż określony w pkt 1.

Art. 209o. 1. Użytkownik statku powietrznego niebędący przewoźnikiem lotniczym, który nie zawarł umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, o której mowa w art. 209 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości 0,25% minimalnej sumy ubezpieczenia.

2. Podmiot, o którym mowa w art. 209 ust. 3–5, który nie zawarł umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, podlega karze pieniężnej w wysokości 0,25% minimalnej sumy ubezpieczenia.

Art. 209p. 1. Operator statku powietrznego, o którym mowa w art. 2 lit. a rozporządzenia nr 3922/91/WE, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91/WE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 5000 zł do 10 000 zł.

2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 5 do ustawy.

Art. 209q. Kto wykonuje loty statkami powietrznymi z napędem nad obszarami parków narodowych lub rezerwatami przyrody poniżej wysokości określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

Art. 209r. Kto organizuje pokazy lotnicze bez zgody Prezesa Urzędu, o której mowa w art. 123 ust. 1b, podlega karze pieniężnej w wysokości 5000 zł.

Art. 209s. Kto podejmuje lub wykonuje działalność w lotnictwie cywilnym bez ważnego certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 20 000 zł.

Art. 209t. Kto podejmuje lub wykonuje działalność w lotnictwie cywilnym z przekroczeniem uprawnień wynikających z posiadanego certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł.

Art. 209u. 1. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie wykonywania przewozu lotniczego, który wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 202a:

- 1) nie przekazał informacji – podlega karze pieniężnej w wysokości 22 500 zł,
- 2) przekazał informację nieprawdziwą – podlega karze pieniężnej w wysokości 18 000 zł,
- 3) przekazał informację niepełną – podlega karze pieniężnej w wysokości 13 500 zł – za każdy lot, w którym odpowiednio nie przekazał informacji, przekazał informację nieprawdziwą lub przekazał informację niepełną.

2. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wymierza na uzasadniony wniosek komendanta placówki Straży Granicznej właściwego ze względu na miejsce przekroczenia granicy państwowej przez pasażerów statku powietrznego. Do wniosku tego komendant dołącza akta sprawy wraz z niezbędnymi dowodami.

Art. 209ua. Podmiot zarządzający przepływem ruchu lotniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 5 rozporządzenia nr 255/2010/UE, który narusza obowiązek określony w art. 67fa ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł.

Art. 209ub. Koordynator, o którym mowa w art. 67b, lub zarządzający lotniskiem, który narusza obowiązek określony w art. 67fa ust. 2, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł.

Art. 209uc. Zarządzający lotniskiem, który narusza obowiązek określony w art. 68 ust. 3 pkt 1a, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł.

Art. 209w. 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a–209uc, nakłada Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej.

2. Nakładając kary pieniężne, o których mowa w art. 209c ust. 2 w zakresie naruszeń, o których mowa w pkt 3.2–3.6, 3.9 i 3.10 załącznika nr 3 do ustawy, art. 209e, art. 209f, art. 209l, art. 209m, art. 209s, art. 209t lub art. 209ua–209uc, Prezes Urzędu bierze pod uwagę stopień naruszenia, okoliczności naruszenia oraz wielkość przedsiębiorstwa.

3. W przypadku stwierdzenia naruszenia obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004/WE, karę pieniężną nakłada się w decyzji wydanej na podstawie art. 29.

4. W przypadku stwierdzenia naruszenia, o którym mowa w art. 209g–209o, Prezes Urzędu, w drodze decyzji, określa zakres naruszenia oraz termin jego usunięcia pod rygorem nałożenia kary określonej w tych przepisach w przypadku nieusunięcia naruszenia w wyznaczonym terminie.

5. Do nakładania kar pieniężnych stosuje się przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa.

DZIAŁ XII

Przepisy karne

Art. 210. 1. Kto:

- 1) wbrew art. 35 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 niemającym wymaganych znaków i napisów,
- 3) będąc członkiem zarządu, wbrew obowiązкови, o którym mowa w art. 64 ust. 1 ustawy, nie powiadamia ministra właściwego do spraw transportu o zamiarze nabycia lub objęcia akcji lub udziałów w spółce będącej właścicielem lub założycielem istniejącego lotniska użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie odpowiednio 25%, 33% lub 49% ogólnej liczby głosów na zebraniu wspólników lub walnym zgromadzeniu,
- 3a) będąc członkiem zarządu, wbrew obowiązкови, o którym mowa w art. 64a ust. 1 ustawy, nie powiadamia ministra właściwego do spraw transportu o zamiarze nabycia lub objęcia akcji lub udziałów w spółce zarządzającej lotniskiem użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie, bezpośrednio lub pośrednio przez inne podmioty, większości głosów na zgromadzeniu wspólników lub walnym zgromadzeniu lub podejmuje inne działania, w wyniku czego stanie się podmiotem dominującym,
- 4) wbrew art. 66 ust. 1 ustawy, będąc posiadaczem nieruchomości niestanowiącej lotniska, zezwala na wykonywanie na niej startów i lądowań statków powietrznych,
- 5) (utracił moc)

- 5a) wbrew obowiązкови określönemu w art. 83a ust. 1 ustawy nie stosuje się do nakazu lub zakazu zawartego w przepisach porządkowych wydanych na podstawie art. 83a ust. 2 obowiązujących na lotnisku,
- 6) zarządzając lotniskiem, nie przestrzega przepisów dotyczących rejestru lotnisk,
- 7) wbrew zakazom lub ostrzeżeniom podanym do powszechnej wiadomości przy pomocy tablic lub w inny sposób przez zarządzającego lotniskiem narusza postanowienia nakazów i zakazów ustanowionych przez zarządzającego,
- 8) wbrew art. 87 ust. 6 i 7 ustawy dokonuje budowy lub rozbudowy obiektu budowlanego, będącego źródłem żerowania ptaków, a także hoduje ptaki mogące stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego, uprawia i sadi drzewa zagrażające w rejonach podejść przekroczeniem dopuszczalnej przepisami wysokości płaszczyzn wolnych od przeszkód,
- 9) wbrew art. 115 ust. 1 ustawy nie wykonuje poleceń dowódcy statku powietrznego związanych z porządkiem na pokładzie,
- 10) wbrew art. 158 ustawy, będąc użytkownikiem statku powietrznego lub działając za osobę prawną będącą takim użytkownikiem, narusza obowiązki w zakresie bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych,
- 11) (uchylony)
- 12) (uchylony)
- 13) działając we własnym imieniu lub za osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, nie zgłasza zaistniałego zdarzenia, o którym mowa w art. 137 ust. 4 ustawy,
- 14) wbrew art. 68 ust. 4 ustawy nie zapewnił fizycznego oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych, określonych w art. 2 pkt 3 rozporządzenia nr 562/2006/WE, od pasażerów innych lotów podlegających odprawie granicznej,
- 15) wbrew art. 68 ust. 5 ustawy nie skierował pasażerów do wyznaczonych części portu lotniczego, z uwzględnieniem oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych niepodlegających odprawie granicznej, określonych w art. 2 pkt 3 rozporządzenia nr 562/2006/WE, od pasażerów innych lotów podlegających odprawie granicznej

– 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 nieposiadającego wymaganej zdatności do lotów lub niezgodnie z ograniczeniami określonymi w świadectwie zdatności do lotów,
- 2) wbrew obowiązkom określonym w art. 45 wykonuje lot statkiem powietrznym,
- 2a) wbrew art. 53 wykonuje lot z naruszeniem wymagań dotyczących ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem statków powietrznych i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza,
- 3) wbrew art. 84 lub wymaganiom zawartym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 85 ustawy, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, narusza przepisy o ratownictwie na lotniskach i ochronie przeciwpożarowej lotnisk,
- 4) wbrew art. 87 ust. 1–3 lub warunkom określonym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 92 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. 97 ustawy wykonuje lot lub inne czynności lotnicze, nie mając ważnej licencji lub świadectwa kwalifikacji lub niezgodnie z ich treścią i warunkami,
- 6) wbrew art. 105 ust. 2 ustawy wykonuje loty lub inne czynności lotnicze mimo utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej,
- 7) wbrew art. 115 ust. 1 ustawy nie wykonuje poleceń dowódcy statku powietrznego związanych z bezpieczeństwem lotu,
- 8) wbrew art. 122 ust. 2 nie wykonuje poleceń organów, o których mowa w tym przepisie,
- 9) wbrew art. 123 ust. 1 wykonuje lot próbny, akrobacyjny nad osiedlem lub innym skupiskiem ludności,
- 9a) wbrew art. 123 ust. 2 dokonuje w czasie lotu zrzutu ze statku powietrznego,

- 10) działając we własnym imieniu lub za osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą 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. 136 ust. 3 i 3a, czynności, o których mowa w art. 136 ust. 1 i 2,
- 11) (uchylony)
- 12) wbrew zakazom określonym w art. 87a emituje lub powoduje emisję wiązki lasera lub światła z innych źródeł w kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować olśnienie, oślepienie lub wystąpienie poświaty i w rezultacie stworzyć zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub zdrowia załogi i pasażerów na jego pokładzie

– podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.

2. Tym samym karom podlega, kto, nie dopełniając ciążącego 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. 119 ust. 2 ustawy, zakazy lub ograniczenia lotów w polskiej przestrzeni powietrznej wprowadzone ze względu na konieczność wojskową lub bezpieczeństwo publiczne,
 - d) wbrew art. 122 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. 116 ust. 1 wnosi lub używa na pokładzie statku powietrznego broni palnej, broni gazowej lub materiałów wybuchowych,

- 3) wbrew art. 125 ust. 1 ustawy używa obowiązujących w ruchu lotniczym znaków i sygnałów do celów niezwiązanych z tym ruchem albo w sposób mogący wprowadzić w błąd organy służby ruchu lotniczego lub załogi statków powietrznych,
- 4) wbrew art. 125 ust. 2 używa nadawczych urządzeń radiowych działających w pasmach częstotliwości wyznaczonych na podstawie przepisów art. 111 ust. 3 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne dla łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej,
- 5) uszkadza lub czyni niezdolnym do użycia lotnisko albo znajdujące się na lotnisku lub poza nim urządzenia służące dla potrzeb ruchu lotniczego,
- 6) używając jakiegokolwiek urządzenia, substancji lub broni, niszczy lub poważnie uszkadza znajdujące się na lotnisku i niewykonujące operacji lotniczych statki powietrzne albo powoduje przerwę w działalności tego lotniska, zagrażając bezpieczeństwu tego lotniska

– 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 grzywnie, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.

DZIAŁ XIII

Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe

Rozdział 1

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 213–221. (pominięte)

Rozdział 2

Przepisy przejściowe i dostosowujące

Art. 222. (pominięty)

Art. 223. 1. Do postępowań administracyjnych w sprawach objętych przepisami niniejszej ustawy wszczętych, a niezakończonych przed dniem jej wejścia w życie,

stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że do spraw dotyczących certyfikacji, o której mowa w art. 160, oraz koncesji i zezwoleń na prowadzenie lotniczej działalności gospodarczej stosuje się przepisy ustawy.

2. Do badań prowadzonych przez Główną Komisję Wypadków Lotniczych wszczętych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że badanie prowadzi Komisja, o której mowa w art. 17.

Art. 224. 1. Koncesje i zezwolenia 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 3 lata od dnia wejścia w życie ustawy.

4. Przedsiębiorcom, o których mowa w ust. 1, spełniającym w dniu wejścia w życie ustawy 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 dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 225. 1. Stan prawny określony w art. 65 ust. 1 należy osiągnąć w terminie do dnia 31 grudnia 2010 r.

2. Dostosowanie umów lub decyzji uwłaszczeniowych zgodnie z art. 65 ust. 2 nastąpi w terminie do dnia 31 grudnia 2010 r.

Art. 225a. Do dnia 29 marca 2012 r., przepisów art. 71c ust. 1 nie stosuje się do obcych cywilnych samolotów zarejestrowanych we właściwych rejestrach państw rozwijających się spełniających łącznie następujące warunki:

- 1) wykonywały operacje lotnicze w porcie lotniczym położonym na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej w okresie od dnia 1 stycznia 1996 r. do dnia 31 grudnia 2001 r.;
- 2) w okresie, o którym mowa w pkt 1, były zarejestrowane we właściwym rejestrze państwa rozwijającego się i nadal są użytkowane przez osobę fizyczną zamieszkałą w tym kraju, jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej lub osobę prawną z siedzibą w tym kraju.

Art. 226. 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. 227. 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, niezakończonych do dnia zniesienia Inspektoratu.

3. Z dniem wejścia w życie ustawy pracownicy Inspektoratu, o którym mowa w ust. 1, stają się pracownikami Urzędu. Przepisy 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 w trybie określonym w art. 228.

Art. 228. 1. Minister właściwy do spraw transportu wyznaczy likwidatora, który sporządzi bilans zamknięcia Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego, sporządzi

spis spraw, o których mowa w art. 227 ust. 2, oraz w drodze protokołu zdawczo-odbiorczego przekaze Urzędowi składniki majątkowe Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego.

2. Likwidator, o którym mowa w ust. 1, sporządzi spis spraw, o których mowa w art. 226 ust. 1, oraz w drodze protokołu zdawczo-odbiorczego przekaze Urzędowi składniki majątkowe Ministerstwa Infrastruktury służące dotychczas do realizacji zadań objętych zakresem działania Urzędu.

Art. 229. (pominięty)

Art. 230. (uchylony)

Rozdział 3

Przepisy końcowe

Art. 231. Traci moc ustawa z dnia 31 maja 1962 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. poz. 153, z późn. zm.¹⁴⁾).

Art. 232. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia¹⁵⁾, z wyjątkiem art. 226 ust. 3 i art. 228 ust. 1, które wchodzi w życie z dniem ogłoszenia ustawy.

¹⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1984 r. poz. 272, z 1987 r. poz. 180, z 1988 r. poz. 324, z 1989 r. poz. 192, z 1996 r. poz. 199, z 1997 r. poz. 554, z 1998 r. poz. 668 oraz z 2000 r. poz. 1268.

¹⁵⁾ Ustawa została ogłoszona w dniu 16 sierpnia 2002 r.

Załączniki do ustawy
z dnia 3 lipca 2002 r.

Załącznik nr 1

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
	Naruszenia przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiającego szczególowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego	
1	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 11.2.6.1 załącznika do rozporządzenia	5000
2	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 1.1.1 załącznika do rozporządzenia	10 000
3	Naruszenie obowiązku patrolowania, o którym mowa w pkt 1.5.1 załącznika do rozporządzenia	2000
4	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 3.2.1.1 załącznika do rozporządzenia	5000
5	Umieszczenie na pokładzie statku powietrznego bagażu z naruszeniem pkt 5.3.1 załącznika do rozporządzenia	5000
6	Naruszenie obowiązku kontrolowania, o którym mowa w pkt 1.2.2.5 załącznika do rozporządzenia	10 000
7	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 1.2.3.4 załącznika do rozporządzenia	500
8	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 1.2.2.4 załącznika do rozporządzenia	500
9	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 1.2.3.1 załącznika do rozporządzenia	5000
10	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 1.4.1 załącznika do rozporządzenia	10 000
11	Naruszenie obowiązku kontroli, o którym mowa w pkt 1.3.1 załącznika do rozporządzenia	10 000

12	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 4.1.2 załącznika do rozporządzenia	10 000
13	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 4.1.1 załącznika do rozporządzenia	10 000
14	Zabranie na pokład statku powietrznego zaopatrzenia pokładowego wbrew pkt 8.1.1 lub dostarczenia do strefy zastrzeżonej portu zaopatrzenia wbrew pkt 9.1.1 załącznika do rozporządzenia	10 000
15	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 6.1.1 załącznika do rozporządzenia	10 000
16	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 7.1 załącznika do rozporządzenia	10 000
17	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 1.1.3.4 załącznika do rozporządzenia	2000
18	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 3.1.1.3 załącznika do rozporządzenia	2000
19	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 3.1.3 załącznika do rozporządzenia	1000
20	Dopuszczenie przewozu broni lub innych przedmiotów zabronionych, o których mowa w dodatku 4-C oraz 5-B załącznika do rozporządzenia, w miejscu dostępnym dla pasażera i załogi	10 000
21	Dopuszczenie przewozu przedmiotów zabronionych, o których mowa w pkt 6.0.2 oraz 6.0.3 załącznika do rozporządzenia	10 000

Załącznik nr 2

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
1	Naruszenia przepisów rozporządzenia nr 261/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie nr 295/91/EWG	
1.1	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 1	od 200 do 4800
1.2	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 1	od 200 do 4800
1.3	Naruszenie obowiązku opieki, o którym mowa w art. 9	od 200 do 4800
1.4	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 14	od 200 do 4800
1.5	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 7	od 1000 do 2500
1.6	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 10 ust. 2	od 200 do 4800
1.7	Naruszenie zakazu pobrania dodatkowej zapłaty za umieszczenie w klasie wyższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, o którym mowa w art. 10 ust. 1	od 200 do 4800
2	Naruszenie przepisów rozporządzenia nr 2111/2005/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylającego art. 9 dyrektywy 2004/36/WE	
2.1	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 11	od 2000 do 8000
2.2	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 12	od 200 do 4800

3	Naruszenie przepisów rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą	
3.1	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 3	od 200 do 4800
3.2	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 3	od 200 do 4800
3.3	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 4	od 200 do 4800
3.4	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1	8000
3.5	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 2	4000
3.6	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 6	2000
3.7	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 7 ust. 1, 5 i 6	od 3000 do 8000
3.8	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 1	8000
3.9	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 5	3000
3.10	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 6	2000
3.11	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 9 ust. 1	2000
3.12	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 9 ust. 3	2000
3.13	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 10	3000
3.14	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 11	2000

Załącznik nr 3

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
1	Naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej	
1.1	Utrudnianie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej prac państwowej władzy nadzorującej polegających na weryfikowaniu spełniania przez tę instytucję wymogów rozporządzenia	20 000
1.2	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 1	40 000
1.3	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 2	40 000
1.4	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 3	20 000
1.5	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 1	20 000
1.6	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 2	20 000
2	Naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym	
2.1	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 2	20 000
3	Naruszenia przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającego wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego	
3.1	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi	20 000

	powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 3	
3.2	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 4	od 5000 do 10 000
3.3	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku przekazania którejkolwiek z informacji, o których mowa w art. 6 ust. 5	od 10 000 do 20 000
3.4	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej któregośkolwiek z obowiązków, o których mowa w art. 6 ust. 6	od 15 000 do 30 000
3.5	Naruszenie przez użytkownika statku powietrznego obowiązku, o którym mowa w art. 9 ust. 2	od 5000 do 50 000
3.6	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej lub zarządzającego lotniskiem obowiązku, o którym mowa w art. 10 ust. 2	od 10 000 do 20 000
3.7	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku przekazywania przez organ ATS informacji o braku zgodności przestrzegania przydziałów czasu na start wynikających z ATFM w porcie lotniczym odlotu na poziomie 80% lub poniżej w ciągu roku oraz o działaniach podjętych w celu zapewnienia przestrzegania przydziałów czasu na start wynikających z ATFM, o którym mowa w art. 11 ust. 1	10 000
3.8	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 11 ust. 2	10 000
3.9	Naruszenie przez strony, o których mowa w art. 1 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010, obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. a lub b, polegającego na zapoznaniu członków personelu zaangażowanych w ATFM z przepisami rozporządzenia, odpowiedniego ich przeszkolenia i zapewnienia posiadania przez nich odpowiednich kompetencji do wykonywania powierzonych im zadań	od 10 000 do 20 000

3.10	<p>Naruszenie przez strony, o których mowa w art. 1 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010, obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 2 lit. a, b lub c, polegającego na:</p> <p>a) opracowaniu i przechowywaniu podręczników obsługi zawierających konieczne instrukcje i informacje umożliwiające ich personelowi stosowanie przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010,</p> <p>b) zagwarantowaniu, że podręczniki, o których mowa w lit. a, są spójne, dostępne i aktualizowane, a ich aktualizacja i dystrybucja podlega odpowiedniemu zarządzaniu w zakresie jakości i konfiguracji dokumentów,</p> <p>c) zagwarantowaniu, że metody pracy i procedury operacyjne są zgodne z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 255/2010</p>	od 10 000 do 20 000
------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------

Załącznik nr 4

LP.	WYSZCZEGÓLNIENIE NARUSZEŃ	WYSOKOŚĆ KARY W ZŁ
I	II	III
1	Naruszenie przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania	
1.1	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.202 załącznika Nr I	500
1.2	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.301 załącznika Nr I	od 1000 do 5000
1.3	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.304 załącznika Nr I	od 2000 do 5000
1.4	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.305 (a), (e), (f) załącznika Nr I	2000
1.5	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.401 (a) załącznika Nr I	2000
1.6	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.402 (b) załącznika Nr I	1000
1.7	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.501 załącznika Nr I	3000
1.8	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.502 załącznika Nr I	5000
1.9	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.503 załącznika Nr I	5000
1.10	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.612 załącznika Nr I	5000
1.11	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.613 (a) załącznika Nr I	5000

1.12	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.614 załącznika Nr I	2000
1.13	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.617 załącznika Nr I	2000
1.14	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.619 (c) załącznika Nr I	5000
1.15	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.709 (a) załącznika Nr I	2000
1.16	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.710 (e), (h) załącznika Nr I	10 000
1.17	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.713 załącznika Nr I	2000
1.18	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.714 załącznika Nr I	2000
1.19	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.716 (c) załącznika Nr I	5000
1.20	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.803 (c) załącznika Nr I	2000
1.21	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.902 (b) załącznika Nr I	10 000
1.22	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.905 (c) załącznika Nr I	5000
1.23	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.40 (b) załącznika Nr II	1000
1.24	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.42 (b), (c) załącznika Nr II	5000
1.25	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.45 (a) załącznika Nr II	5000
1.26	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.50 (a), (d), (f) załącznika Nr II	10 000
1.27	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.55 (a) załącznika Nr II	10 000

1.28	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.60 (a) załącznika Nr II	500
1.29	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.80 załącznika Nr II	10 000
1.30	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.85 załącznika Nr II	2000
1.31	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.95 (c) załącznika Nr II	5000
1.32	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 66.A.20 (a) załącznika Nr III	2000
1.33	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 66.A.20 (b) załącznika Nr III	2000
1.34	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 66.A.45 (b) załącznika Nr III	2000
1.35	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 147.A.100 (a) i (b) załącznika Nr IV	5000
1.36	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.100 (e) załącznika Nr IV	5000
1.37	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.100 (f) załącznika Nr IV	5000
1.38	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.100 (i) załącznika Nr IV	5000
1.39	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (a) załącznika Nr IV	5000
1.40	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (b) załącznika Nr IV	5000
1.41	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (g) załącznika Nr IV	5000
1.42	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (h) załącznika Nr IV	5000
1.43	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.110 (a) załącznika Nr IV	5000

1.44	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.110 (b) załącznika Nr IV	5000
1.45	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.125 załącznika Nr IV	10 000
1.46	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.130 (a) załącznika Nr IV	5000
1.47	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.130 (b) załącznika Nr IV	10 000
1.48	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.135 (a) załącznika Nr IV	10 000
1.49	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.140 (b) załącznika Nr IV	5000
1.50	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.145 (b) i (c) załącznika Nr IV	5000
1.51	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 147.A.145 (d) załącznika Nr IV	10 000
1.52	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 147.A.150 załącznika Nr IV	5000
1.53	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 147.A. załącznika Nr IV	10 000
1.54	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.300 załącznika Nr IV	10 000
2	Naruszenie przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących	
2.1	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21A.2	od 1000 do 5000
2.2	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21A.3	1000
2.3	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21A.44	od 1000 do 5000

2.4	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21A.61 lub 21A.107 lub 21A.120 lub 21A.449	3000
2.5	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21A.121	10 000
2.6	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21A.129	5000
2.7	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21A.165	10 000
2.8	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21A.265	10 000
2.9	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21A.804 lub 21A.805 lub 21A.807	od 1000 do 5000

Załącznik nr 5

LP.	WYSZCZEGÓLNIENIE NARUSZEŃ	WYSOKOŚĆ KARY W ZŁ
1	Naruszenia przepisów załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego	
1.1	Użytkowanie samolotu niezgodnie z warunkami określonymi w pkt OPS 1.005 lit. c	5000
1.2	Użytkowanie samolotu niezgodnie z warunkami określonymi w pkt OPS 1.030 lit. b	10 000
1.3	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt OPS 1.125 lit. a	5000
1.4	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt OPS 1.130	5000
1.5	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt OPS 1.135 lit. a	5000
1.6	Przewóz materiałów niebezpiecznych bez zezwolenia, o którym mowa w pkt OPS 1.1155 lit. a	10 000
1.7	Przewóz materiałów niebezpiecznych niezgodnie z pkt OPS 1.1165	10 000
1.8	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w OPS pkt 1.1200 lit. a pkt 2, 4 i 5, związanego z załadunkiem, transportem lub wyładunkiem materiałów niebezpiecznych	10 000
1.9	Naruszenie obowiązku bezzwłocznego usunięcia skażenia, o którym mowa w pkt OPS 1.1205 lit. a pkt 1	10 000
1.10	Naruszenie obowiązku wycofania samolotu skażonego substancjami radioaktywnymi, o którym mowa w pkt OPS 1.1205 lit. a pkt 2	10 000
1.11	Naruszenie procedury dotyczącej usuwania skażeń w związku z transportem materiałów niebezpiecznych, o której mowa w pkt OPS 1.1205 lit. b	10 000

1.12	Przewożenie materiałów niebezpiecznych niezgodnie z obowiązującymi warunkami określonymi w pkt OPS 1.1210	10 000
------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------

Załącznik nr 6

objaśnienia terminów użytych w załączniku

Ilekcroć w załączniku nr 6 jest mowa o:

- 1) certyfikacie AHAC (Airport Handling Agent Certificate) – należy przez to rozumieć certyfikat agenta obsługi naziemnej;
- 2) certyfikacie AMO (Approved Maintenance Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat jednostki obsługi technicznej i napraw;
- 3) certyfikacie AOC (Air Operation Certificate) – należy przez to rozumieć certyfikat przewoźnika lotniczego;
- 4) certyfikacie AWC (Aerial Works Certificate) – należy przez to rozumieć certyfikat usług lotniczych;
- 5) certyfikacie CAMO (Continuing Airworthiness Management Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat zarządzania ciągłą zdadnością do lotu;
- 6) certyfikacie CAPTO (Certified ATS Personnel Training Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego służb ruchu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego lub uprawnień wpisywanych do tych licencji oraz świadectw kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej i informatora lotniskowej służby informacji powietrznej lub uprawnień wpisywanych do tych świadectw;
- 7) certyfikacie CTO (Certified Training Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania licencji pilota wiatrakowcowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu, pilota pionowzlotu zawodowego, pilota pionowzlotu liniowego, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, dyspozytora lotniczego lub uprawnień wpisywanych do tych licencji;
- 8) certyfikacie FSTD (Flight Simulation Training Device) – należy przez to rozumieć certyfikat dla urządzenia do szkolenia lotniczego, o którym mowa w europejskich wymaganiach bezpieczeństwa lotniczego JAR – FSTD,

wprowadzonych do stosowania na mocy przepisów wydanych na podstawie art. 3 ust. 4 ustawy;

- 9) certyfikacie FTO (Flight Training Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania licencji pilota samolotowego, pilota samolotowego zawodowego, pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego, pilota śmigłowcowego zawodowego i pilota śmigłowcowego liniowego;
- 10) certyfikacie POA (Production Organization Approval) – należy przez to rozumieć certyfikat jednostki produkującej wyroby, części i akcesoria;
- 11) certyfikacie MTO (Approved Maintenance Training and Examination Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową lub organizacyjną w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania licencji lub uprawnień wpisywanych do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej;
- 12) certyfikacie TRTO (Type Rating Training Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania uprawnień wpisywanych do posiadanej licencji pilota samolotowego, pilota samolotowego zawodowego, pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego, pilota śmigłowcowego zawodowego i pilota śmigłowcowego liniowego;
- 13) ICAO – należy przez to rozumieć Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
- 14) Konwencji – należy przez to rozumieć Konwencję, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy;
- 15) licencji Part-66 – należy przez to rozumieć licencję mechanika obsługi technicznej statku powietrznego, wydaną zgodnie z załącznikiem III Część 66 do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów

lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych takim instytucjom i personelowi zaangażowanemu w takie zadania;

- 16) IFR (Instrument Flight Rules) – należy przez to rozumieć przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów;
- 17) VFR (Visual Flight Rules) – należy przez to rozumieć przepisy dla lotów z widocznością;
- 18) Part-21 – należy przez to rozumieć Część 21 załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących;
- 19) Part-66 – należy przez to rozumieć Część 66 załącznika III do rozporządzenia nr 2042/2003/WE;
- 20) Part-145 – należy przez to rozumieć Część 145 załącznika II do rozporządzenia nr 2042/2003/WE;
- 21) Part-147 – należy przez to rozumieć Część 147 załącznika IV do rozporządzenia nr 2042/2003/WE;
- 22) Part M/F – należy przez to rozumieć Część M podsekcję F załącznika I do rozporządzenia nr 2042/2003/WE;
- 23) Part M/G – należy przez to rozumieć Część M podsekcję G załącznika I do rozporządzenia nr 2042/2003/WE;
- 24) PL-6 – należy przez to rozumieć szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązków ich użytkowników zawarte w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy;
- 25) poświadczeniu ARC (Airworthiness Review Certificate) – należy przez to rozumieć poświadczenie przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego;
- 26) Prezesie Urzędu – należy przez to rozumieć Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 27) rozporządzeniu 216/2008/WE – należy przez to rozumieć rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę

Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE;

- 28) rozporządzeniu 3922/91/EWG – należy przez to rozumieć rozporządzenie Rady EWG nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego;
- 29) FFS (Full Flight Simulator) – należy przez to rozumieć kompletny symulator lotu stanowiący pełnowymiarową replikę kabiny samolotu, włącznie z zabudową pełnego wyposażenia oraz instalacją programów komputerowych niezbędnych do odwzorowania konkretnego typu, rodzaju, modelu lub serii samolotu w warunkach na ziemi i w locie, z systemem wizualizacji zapewniającym widok na zewnątrz kabiny pilotów oraz system odwzorowywania ruchu;
- 30) FTD (Flight Training Device) – należy przez to rozumieć urządzenie do szkolenia lotniczego stanowiące pełnowymiarową replikę przyrządów samolotów, jego wyposażenia, paneli i sterownic w otwartej lub zamkniętej kabinie załogi, zawierającą niezbędne wyposażenie i programy komputerowe reprezentujące odwzorowywany samolot w warunkach na ziemi i w locie bez systemu odwzorowywania ruchu lub systemu wizualizacji;
- 31) FNTP (Flight and Navigation Procedures Trainer) – należy przez to rozumieć urządzenie do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych, które przedstawia kabinę i otoczenie włącznie z zabudową pełnego wyposażenia oraz instalacją programów komputerowych niezbędnych do odwzorowania danej klasy samolotu w warunkach na ziemi i w locie w takim stopniu, że systemy te działają tak jak systemy samolotu;
- 32) BITD (Basic Instrument Training Device) – należy przez to rozumieć urządzenie do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów, które przedstawia stanowisko ucznia pilota w danej klasie samolotów przy wykorzystaniu tablicy przyrządów na bazie ekranu i sprężynowego urządzenia sterowania lotem, stanowiące platformę szkoleniową co najmniej w aspekcie proceduralnym lotu według wskazań przyrządów;
- 33) OTD (Other Training Devices) – należy przez to rozumieć inne urządzenia szkoleniowe wykorzystywane do celów szkoleniowych, jeśli środowisko kabiny załogi nie jest konieczne;

- 34) starcie w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO – Low Visibility Take-Off) – należy przez to rozumieć start samolotu na lotnisku lądowym, gdy zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) jest mniejszy niż 400 m, na którym zostały ustanowione i są egzekwowane procedury wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności;
- 35) lądowaniu w warunkach ograniczonej widzialności (LVO – Low Visibility Operation) – należy przez to rozumieć operacje podejścia i lądowania samolotu na lotnisku wyposażonym w drogę startową przyrządową, z podejściem precyzyjnym kategorii II lub III, na którym zostały ustanowione i są egzekwowane procedury wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności;
- 36) zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR – Runway Visual Range) – należy przez to rozumieć odległość, do jakiej pilot samolotu znajdującego się na osi drogi startowej jest w stanie widzieć oznakowanie poziome drogi startowej lub światła krawędziowe lub światła osi drogi startowej;
- 37) kategorii I – należy przez to rozumieć drogę startową przyrządową, obsługiwaną przez przyrządowy system lądowania (Instrument Landing System – ILS) lub mikrofalowy system lądowania (Microwave Landing System – MLS) oraz pomoce wzrokowe, przeznaczoną do operacji z wysokością decyzji poniżej 60 m (200 ft), gdy widzialność jest nie mniejsza niż 800 m albo zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) jest nie mniejszy niż 550 m;
- 38) kategorii II – należy przez to rozumieć drogę startową przyrządową obsługiwaną przez przyrządowy system lądowania (Instrument Landing System – ILS) lub mikrofalowy system lądowania (Microwave Landing System – MLS) oraz pomoce wzrokowe, przeznaczoną do operacji z wysokością decyzji poniżej 60 m (200 ft), ale nie mniejszą niż 30 m (100 ft), gdy zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) jest nie mniejszy niż 300 m;
- 39) kategorii III – należy przez to rozumieć drogę startową przyrządową obsługiwaną przez przyrządowy system lądowania (Instrument Landing System – ILS) lub mikrofalowy system lądowania (Microwave Landing System – MLS) do powierzchni drogi startowej i wzdłuż tej powierzchni:

- a) A – przeznaczoną do operacji z wysokością decyzji poniżej 30 m (100 ft) lub gdy żadna wysokość decyzji nie ma zastosowania oraz przy zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej nie mniejszym niż 175 m,
- b) B – przeznaczoną do operacji z wysokością decyzji poniżej 15 m (50 ft) lub gdy żadna wysokość decyzji nie ma zastosowania, a zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej jest mniejszy niż 175 m, lecz nie mniejszy niż 50 m,
- c) C – przeznaczoną do operacji lądowania bez ograniczeń wysokości decyzji oraz zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej.

opłaty lotnicze

<p>Tabela nr 1</p> <p>Wykaz czynności urzędowych i wysokość stawki opłaty lotniczej za koncesje, zezwolenia, promesy, licencje, certyfikaty, świadectwa, zaświadczenia i inne dokumenty</p>

Część I Koncesje i zezwolenia	
1.1. Koncesje	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. W zakresie koncesji na przewóz lotniczy:	
1) przyznanie uprawnień do wykonywania regularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) i liczby miejsc pasażerskich	6000
2) przyznanie uprawnień do wykonywania regularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg lub liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20	4000
3) przyznanie uprawnień do wykonywania nieregularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) i liczby miejsc pasażerskich	5000
4) przyznanie uprawnień do wykonywania nieregularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg lub liczbę miejsc pasażerskich poniżej 20	2000

5) zmiana koncesji	10% wynikającej z uprawnień stawki lub sumy stawek określonych w pkt 1–4
2. Wydanie promesy koncesji na przewóz lotniczy	50% stawki lub sumy stawek określonych w ust. 1 pkt 1–4, z uwzględnieniem zakresu uprawnień objętych promesą
<p>3. Związane z nadzorem nad koncesjonariuszami:</p> <p>1) wyrażenie zgody na prowadzenie operacji przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego leasingującego od innego przedsiębiorstwa statek powietrzny z załogą zarejestrowany w państwie niebędącym członkiem Konfederacji Szwajcarskiej, państwem członkowskim UE lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym</p> <p>2) zmiana decyzji w sprawie wyrażenia zgody na prowadzenie operacji przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego leasingującego od innego przedsiębiorstwa statek powietrzny z załogą zarejestrowany w państwie niebędącym członkiem Konfederacji Szwajcarskiej, państwem członkowskim UE lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w zakresie:</p> <p>a) okresu na jaki została wyrażona zgoda</p>	<p>2000</p> <p>1000</p>

b) przyznanych decyzją uprawnień	
3) inne czynności związane ze zmianą decyzji w sprawie wyrażenia zgody na prowadzenie operacji przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego leasingującego od innego przedsiębiorstwa statek powietrzny z załogą zarejestrowany w państwie niebędącym członkiem Konfederacji Szwajcarskiej, państwem członkowskim UE lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym)	200
1.2. Zezwolenia	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. W zakresie zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego:	
1) przyznanie uprawnienia do zarządzania lotniskiem użytku publicznego	6000
2) czynności związane ze zmianą zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego	600
2. Promesa zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego	3000
3. W zakresie zezwolenia na obsługę naziemną na lotnisku użytku publicznego:	
1) przyznanie uprawnień do wykonywania usług obsługi naziemnej na danym lotnisku użytku publicznego:	

a) w kat. 1 – ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników	1000
b) w kat. 2 – obsługa pasażerów	1000
c) w kat. 3 – obsługa bagażu	600
d) w kat. 4 – obsługa ładunków (towarów i poczty)	1000
e) w kat. 5 – obsługa płytowa statków powietrznych	1000
f) w kat. 6 – obsługa kabinowa statków powietrznych	1000
g) w kat. 7 – obsługa w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne	6000
h) w kat. 8 – obsługa techniczno-administracyjna statków powietrznych	1000
i) w kat. 9 – obsługa operacyjna lotu i administracyjna załóg statków powietrznych	1000
j) w kat. 10 – transport naziemny	1000
k) w kat. 11 – obsługa w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych	1000
2) przyznanie uprawnień do wykonywania własnej obsługi naziemnej na danym lotnisku użytku publicznego za każdą z kategorii określonych w ust. 3 pkt 1	1000
3) czynności związane ze zmianą zezwolenia na obsługę naziemną na danym lotnisku użytku publicznego	10% stawki lub sumy stawek określonych w pkt 1 i 2, z uwzględnieniem zakresu przyznanych uprawnień

<p>4. W zakresie zezwolenia na prawa sprzedaży:</p> <p>1) zezwolenie na prowadzenie przez obcego przewoźnika lotniczego sprzedaży przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej</p> <p>2) czynności związane ze zmianą zezwolenia na prowadzenie przez obcego przewoźnika lotniczego sprzedaży przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej</p>	<p>6000</p> <p>600</p>
<p>5. Rozpatrzenie wniosku o wydanie upoważnienia na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach polskiemu przewoźnikowi lotniczemu lub przewoźnikowi lotniczemu wspólnotowemu ustanowionemu, w rozumieniu Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej</p>	<p>2000</p>
<p>6. Rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach przewoźnikowi obcemu z państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej oraz państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przy połączeniach:</p> <p>1) regularnych (zezwolenie eksploatacyjne)</p>	<p>2000</p>

2) nieregularnych (10 lub więcej lotów nieregularnych w jednym sezonie rozkładowym – zezwolenie ogólne)	2000
<p>7. Rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach obcemu przewoźnikowi z państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską oraz państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym na wykonywanie przewozów do lub z Rzeczypospolitej Polskiej, przy połączeniach:</p> <p>1) regularnych (zezwolenie eksploatacyjne)</p> <p>2) nieregularnych (10 lub więcej lotów nieregularnych w jednym sezonie rozkładowym – zezwolenie ogólne)</p>	<p>20 000</p> <p>15 000</p>
8. Rozpatrzenie wniosku o wydanie przewoźnikowi obcemu, wskazanemu w ust. 6 i 7, zezwolenia pojedynczego na wykonywanie do 9 lotów nieregularnych	0
9. Rozpatrzenie wniosku o zmianę lub dokonanie z urzędu zmiany w upoważnieniu lub zezwoleniu, wskazanych w ust. 5–10	0

10. Wydanie zezwolenia pojedynczego upoważniającego do wykonania dziesiątego i kolejnych lotów w danym sezonie rozkładowym dla przewoźnika określonego w ust. 7	15 000
Część II Licencje i świadectwa kwalifikacji	
2.1. Licencje i świadectwa kwalifikacji mechaników obsługi technicznej	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Wydanie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej po raz pierwszy lub jej przywrócenie	200
2. Każde następne wydanie licencji, o której mowa w ust. 1, bez względu na zakres wpisanych kategorii lub podkategorii	100
3. Wpisanie nowego uprawnienia do licencji, o której mowa w ust. 1, za każde uprawnienie	100
4. Uznanie licencji, o której mowa w ust. 1, wydanej przez właściwy organ obcego państwa	1000
5. Wydanie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 po raz pierwszy z wpisaną jedną kategorią lub podkategorią w zakresie:	
1) B1.1, B1.3, B2, C	300
2) B1.2, B1.4	200
3) pozostałych kategorii lub podkategorii	100
6. Przedłużenie ważności licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66, niezależnie od uprawnień wpisanych do licencji	200

7. Przywrócenie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 bez względu na zakres wpisanych kategorii lub podkategorii	200
8. Wpisanie do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 uprawnienia, typu statku powietrznego lub grupy statków powietrznych: 1) za każde uprawnienie 2) za typ w każdej kategorii lub podkategorii 3) za każdą grupę	100 100 100
9. Wpisanie drugiej i każdej kolejnej kategorii lub podkategorii do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 w zakresie: 1) B1.1, B1.3, B2, C 2) B1.2, B1.4 3) innych kategorii lub podkategorii	100 100 50
10. Wydanie duplikatu licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 lub wprowadzenie w licencji zmian danych adresowych	40
11. Zniesienie ograniczenia obsługowego w licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66	100
12. Konwersja kwalifikacji krajowych do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66	100

13. Wydanie świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych po raz pierwszy lub jego przywrócenie	100
14. Każde następne wydanie świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych	100
15. Wpisanie nowego uprawnienia do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych, za każde uzyskane uprawnienie, wznowienie ważności uprawnienia, przywrócenie ważności uprawnienia	100
16. Uznanie świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych wydanego przez właściwy organ obcego państwa	1000
17. Wydanie duplikatu świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych lub wprowadzenie do niego zmian danych adresowych	40
2.2. Licencje i świadectwa kwalifikacji pozostałych członków personelu lotniczego	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Wydanie licencji po raz pierwszy lub jej przywrócenie dla:	

<p>1) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota pionowzlotu, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, pilota sterowcowego</p> <p>2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego</p> <p>3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, pilota pionowzlotu liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego</p>	<p>60</p> <p>100</p> <p>200</p>
<p>2. Każde następane wydanie licencji:</p> <p>1) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota pionowzlotu, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, pilota sterowcowego</p> <p>2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego</p> <p>3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, pilota pionowzlotu liniowego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego, dyspozytora lotniczego</p>	<p>40</p> <p>100</p> <p>150</p>

<p>3. Wpisanie nowego uprawnienia do licencji za każde uzyskane uprawnienie, wznowienie ważności uprawnienia, przywrócenie ważności uprawnienia:</p> <p>1) pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego</p> <p>2) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota pionowzlotu, pilota sterowcowego</p> <p>3) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego</p> <p>4) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, pilota pionowzlotu liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego</p>	<p>40</p> <p>40</p> <p>100</p> <p>200</p>
<p>4. Uznanie licencji wydanej przez właściwy organ obcego państwa:</p> <p>1) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota pionowzlotu, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, pilota sterowcowego</p> <p>2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego</p>	<p>100</p> <p>1000</p>

3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, pilota pionowzlotu liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego	1500
5. Wydanie duplikatu licencji, o której mowa w ust. 1, lub wprowadzenie do niej zmian danych adresowych	40
<p>6. Wydanie świadectwa kwalifikacji po raz pierwszy lub jego przywrócenie dla:</p> <p>1) pilota lotni, pilota paralotni, pilota motolotni, pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg, skoczek spadochronowego, operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe</p> <p>2) informatora służby informacji powietrznej lub informatora lotniskowej służby informacji powietrznej</p>	<p>40</p> <p>40</p>
<p>7. Każde następne wydanie świadectwa kwalifikacji dla:</p> <p>1) pilota lotni, pilota paralotni, pilota motolotni, pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg, skoczek spadochronowego, operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe</p> <p>2) informatora służby informacji powietrznej lub informatora lotniskowej służby informacji powietrznej</p>	<p>40</p> <p>40</p>

8. Wpisanie nowego uprawnienia do świadectwa kwalifikacji, za każde uzyskane uprawnienie, wznowienie ważności uprawnienia, przywrócenie ważności uprawnienia	40
9. Uznanie świadectwa kwalifikacji wydanego przez właściwy organ obcego państwa	100
10. Wydanie duplikatu świadectwa kwalifikacji lub wprowadzenie do niego zmian danych adresowych	40
Część III Certyfikaty, świadectwa, zaświadczenia i inne dokumenty	
3.1. Certyfikacja podmiotów w zakresie szkolenia lotniczego	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu FTO lub CTO po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy w zakresie:	Opłata podstawowa 420 zwiększona o opłatę za poszczególne wskazane specjalności
1) pilot samolotowy	140
2) pilot samolotowy zawodowy	280
3) pilot samolotowy liniowy	700
4) pilot śmigłowcowy	140
5) pilot śmigłowcowy zawodowy	280
6) pilot śmigłowcowy liniowy	700
7) pilot wiatrakowcowy	140
8) pilot wiatrakowcowy zawodowy	420
9) pilot sterowcowy zawodowy	280
10) pilot sterowcowy liniowy	700
11) pilot balonu wolnego	140
12) pilot szybowcowy	140

13) nawigator lotniczy	280
14) mechanik pokładowy	280
15) (uchylony)	
16) pilot pionowzlotu	140
17) pilot ultralekkiego statku powietrznego	140
18) pilot śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 600 kg	140
19) pilot wiatrakowca ultralekkiego	140
20) pilot motolotni	140
21) instruktor	280
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu TRTO ośrodka szkolenia personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, wymienionego w ust. 1, w zakresie wymaganym dla uzyskania uprawnień wpisywanych do już posiadanej licencji po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy	75% stawki określonej w ust. 1
3. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu CTO lub CAPTO w zakresie wymaganym dla uzyskania licencji lotniczej lub wznowienie ważności certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy w zakresie:	Opłata podstawowa 280 zwiększona o opłatę za poszczególne specyfikacje
1) skoczek spadochronowy zawodowy	280
2) kontroler ruchu lotniczego	700
3) dyspozytor lotniczy	420
4) informator służby informacji powietrznej	420
5) informator lotniskowej służby informacji powietrznej	420

6) praktykant-kontroler ruchu lotniczego	700
4. Przeprowadzenie procesu certyfikacji na rozszerzenie zakresu certyfikatu FTO, TRTO, CTO lub CAPTO i wydanie nowego certyfikatu w zakresie:	Opłata podstawowa 150 zwiększona o opłatę za poszczególne wskazane specjalności
1) pilot samolotowy	100
2) pilot samolotowy zawodowy	250
3) pilot samolotowy liniowy	500
4) pilot śmigłowcowy	100
5) pilot śmigłowcowy zawodowy	250
6) pilot śmigłowcowy liniowy	500
7) pilot wiatrakowcowy	100
8) pilot wiatrakowcowy zawodowy	400
9) pilot sterowcowy zawodowy	250
10) pilot sterowcowy liniowy	500
11) pilot balonu wolnego	100
12) pilot szybowcowy	100
13) nawigator lotniczy	150
14) mechanik pokładowy	150
15) (uchylony)	
16) skoczek spadochronowy zawodowy	250
17) kontroler ruchu lotniczego	650
18) dyspozytor lotniczy	500
19) informator służby informacji powietrznej	400
20) praktykant-kontroler ruchu lotniczego	650
21) pilot pionowzlotu	100
22) pilot ultralekkiego statku powietrznego	100
23) pilot śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 600 kg	100
24) pilot wiatrakowca ultralekkiego	100

25) pilot motolotni	100
26) instruktor	200
27) informator lotniskowej służby informacji powietrznej	400
<p>5. Przeprowadzenie procesu uznania certyfikatu organizacji szkoleniowej lotniczej wydanego przez inne państwo na podstawie wymagań ICAO w zakresie:</p> <p>1) pilota paralotni, pilota lotni, uprawnienia na klasę samolotów jednosilnikowych, uprawnienia do wykonywania lotów nocnych VFR, uprawnienia na motoszybowiec, uprawnienia na klasę balonu, uprawnienia do wykonywania lotów z napędem, uprawnienia do wykonywania lotów na motoparalotni</p> <p>2) specjalności pilota samolotowego, pilota sterowcowego, pilota pionowzlotu, pilota ultralekkiego statku powietrznego, pilota śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 600 kg, pilota wiatrakowca ultralekkiego, pilota motolotni, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego</p> <p>3) uprawnienia do lotów z pasażerem, uprawnienia do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego na gaz, uprawnienia do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego na ogrzane powietrze</p> <p>4) specjalności nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, uprawnienia na klasę samolotów wielosilnikowych</p>	<p>Opłata podstawowa</p> <p>5000</p> <p>zwiększona o opłatę za poszczególne specjalności</p> <p>100</p> <p>za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie</p> <p>200</p> <p>za każdą wskazaną specjalność</p> <p>300</p> <p>za każde wskazane uprawnienie</p> <p>400</p> <p>za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie</p>

5) specjalności instruktora	500 za każde wskazane uprawnienie
6) uprawnienia do lotów IFR, uprawnienia pilota doświadczalnego	700 za każde wskazane uprawnienie
7) specjalności pilota zawodowego, uprawnienia na typ samolotu z załogą jednoosobową (wpisywany do licencji), uprawnienia na typ śmigłowca jednosilnikowy z załogą jednoosobową	800 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
8) specjalności pilota liniowego, informatora służby informacji powietrznej, informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, dyspozytora lotniczego, uprawnienia na typ śmigłowca z załogą jednoosobową wielosilnikowy	1500 za każdą specjalność lub uprawnienie
9) specjalności praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i kontrolera ruchu lotniczego	2000
10) uprawnienia na typ samolotu z załogą wieloosobową, uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową	3000 za każdą specjalność lub uprawnienie
6. Przeprowadzenie procesu certyfikacji urzędnika do szkolenia lotniczego i wydanie certyfikatu po raz pierwszy albo przywrócenie ważności certyfikatu dla:	
1) OTD	500
2) BITD	500
3) FNPT	500
4) FTD	800
5) FFS	800
7. Przeprowadzanie procesu certyfikacji na rozszerzenie zakresu certyfikatu FTD dla wszystkich uprawnień lub specjalności	2000

8. Wydanie zatwierdzenia symulatora	<p style="text-align: center;">500 za każde zatwierdzenie</p>
9. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia szkoleń, za każdą kategorię lub podkategorię:	
1) B1.1, B1.3, B2	<p style="text-align: right;">700</p>
2) B1.2, B1.4	<p style="text-align: right;">600</p>
3) inne kategorie lub podkategorie	<p style="text-align: right;">500</p>
10. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia szkoleń i egzaminowania, za każdy typ statku powietrznego w poszczególnych kategoriach lub podkategoriach:	
1) B1.1, B1.3, B2	<p style="text-align: right;">350</p>
2) B1.2, B1.4	<p style="text-align: right;">300</p>
3) inne kategorie lub podkategorie	<p style="text-align: right;">250</p>
11. Przeprowadzanie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia egzaminów, za każdy typ statku powietrznego w poszczególnych kategoriach lub podkategoriach:	
1) B1.2, B1.4	<p style="text-align: right;">600</p>
2) innych kategoriach	<p style="text-align: right;">500</p>

<p>12. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce oraz samolotów i śmigłowców, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia 216/2008/WE, i wydanie certyfikatu na:</p> <p>1) statek powietrzny jako całość</p> <p>2) płatowiec</p> <p>3) silnik</p> <p>4) awionikę</p>	<p>opłata podstawowa</p> <p>300</p> <p>zwiększona o opłatę za każdą specjalność</p> <p>500</p> <p>250</p> <p>250</p> <p>250</p>
<p>13. Rozszerzenie zakresu certyfikatu MTO Part-147:</p> <p>1) za każdą kategorię</p> <p>2) za każdy typ statku powietrznego:</p> <p>a) szkolenie i egzaminowanie</p> <p>b) egzaminowanie</p>	<p>200</p> <p>400</p> <p>300</p>
<p>14. Rozszerzenie zakresu certyfikatu MTO</p>	<p>300</p>
<p>15. Wpisanie do rejestru podmiotów szkolących i wydanie zaświadczenia o wpisie</p>	<p>150</p>
<p>16. Rozszerzenie wpisu do rejestru podmiotów szkolących i wydanie zaświadczenia o wpisie</p>	<p>100</p>
<p>3.2. Rejestracja statków powietrznych</p>	
<p>Rodzaj czynności urzędowej</p>	<p>Wysokość opłaty lotniczej w zł</p>
<p>1</p>	<p>2</p>
<p>1. Rezerwacja znaków rozpoznawczych</p>	<p>30</p>
<p>2. Przedłużenie rezerwacji znaków rozpoznawczych</p>	<p>20</p>

<p>3. Przeprowadzenie postępowania o wpisanie statku powietrznego do rejestru cywilnych statków powietrznych lub ewidencji statków powietrznych i wydanie świadectwa rejestracji lub ewidencji:</p> <p>1) lotni, motolotni, paralotni, balonów, spadochronów</p> <p>2) szybowców, motoszybowców, statków powietrznych kategorii specjalnej</p> <p>3) samolotów i śmigłowców o maksymalnej masie startowej (MTOM):</p> <p>a) do 1000 kg</p> <p>b) od 1000 kg do 5700 kg</p> <p>c) od 5700 kg do 20 000 kg</p> <p>d) powyżej 20 000 kg</p>	<p>50</p> <p>70</p> <p>100</p> <p>300</p> <p>800</p> <p>2000</p>
<p>4. Wydanie duplikatu lub wymiana świadectwa rejestracji lub świadectwa ewidencji dokonana na wniosek jego posiadacza</p>	<p>30</p>
<p>5. Wydanie zaświadczenia o wykreśleniu statku powietrznego z rejestru lub ewidencji albo wydanie zaświadczenia o niewpisaniu statku powietrznego do rejestru lub ewidencji</p>	<p>50</p>
<p>6. Wydanie wyciągu z rejestru cywilnych statków powietrznych lub z ewidencji statków powietrznych</p>	<p>300</p>
<p>7. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zgody na wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych zgodnie z art. 35 ustawy</p>	<p>80</p>

8. Zaakceptowanie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania osobie innej niż właściciel	100
9. Przydział kodu adresowego transpondera MODE-S	200
10. Dokonanie wpisu zastawu cywilnego lub rejestrowego w świadectwie rejestracji lub świadectwie ewidencji	100
3.3. Certyfikacja sprzętu lotniczego (Type Certificate)	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość stawki w zł
1	2
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie dokumentu zdatności równoważnego certyfikatowi typu (nie obejmuje czynności, za które pobierane są opłaty wnoszone na rzecz EASA) dla: <ol style="list-style-type: none"> 1) samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOM): <ol style="list-style-type: none"> a) do 1000 kg (w tym ultralekkie) 1500 b) od 1000 kg do 5700 kg 3200 c) od 5700 kg do 20 000 kg 8000 d) powyżej 20 000 kg 18 000 2) wiroplątów jak dla samolotów 3) sterowców 4000 4) motoszybowców 1500 5) szybowców 1000 6) balonów załogowych 1000 7) statków powietrznych kategorii specjalnej 500–3000 8) spadochronów 500 9) silników lotniczych o maksymalnej mocy startowej lub dopuszczalnym ciągu: 	

a) do 75 kW	800
b) od 75 kW do 375 kW lub 10 000 N	1200
c) od 375 kW do 750 kW lub od 10 000 N do 50 000 N	3500
d) powyżej 750 kW lub 50 000 N	8000
10) silników do motoszybowców, samolotów ultralekkich lub motolotni	300
11) śmigieł:	
a) o skoku stałym lub nastawnym na ziemi	600
b) o skoku zmiennym	2000
12) motolotni	400
13) lotni	80
14) parolotni	60
15) wydanie uzupełniającego certyfikatu typu (STC) dla samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 1000 kg (w tym ultralekkie)	300
b) od 1000 kg do 5700 kg	1000
c) od 5700 kg do 20 000 kg	2000
d) powyżej 20 000 kg	5000
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie orzeczenia typu dla następującego sprzętu lotniczego:	
1) urządzenia ratownicze dla konstrukcji ultralekkich, lotni, motolotni i parolotni	200–600
2) zaczepy do holowania szybowców i transparentów	100
3) uprząże do lotni i parolotni	60
3. Zmiany i uzupełnienia certyfikacji sprzętu lotniczego	50% stawki określonej w ust. 1 lub 2

<p>4. Zatwierdzanie biuletynów zdatności lub dokumentacji technicznej statków powietrznych i wyposażenia istotnych dla bezpieczeństwa lotniczego:</p> <p>1) programów prób na ziemi oraz programów prób w locie dla:</p> <p>a) samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej (MTOM):</p> <p>– do 1000 kg (w tym ultralekkie) 100</p> <p>– od 1000 kg do 5700 kg 300</p> <p>– od 5700 kg do 20 000 kg 500</p> <p>– powyżej 20 000 kg 1000</p> <p>b) pozostałych rodzajów statków powietrznych 100</p> <p>2) instrukcji użytkowania w locie dla:</p> <p>a) samolotów i śmigłowców o maksymalnej masie startowej (MTOM):</p> <p>– do 1000 kg (w tym ultralekkie) 300</p> <p>– od 1000 kg do 5700 kg 500</p> <p>– od 5700 kg do 20 000 kg 2000</p> <p>– powyżej 20 000 kg 8000</p> <p>b) motoszybowców i szybowców 200</p> <p>c) sterowców i balonów załogowych 500</p> <p>d) statków powietrznych kategorii specjalnej 50–800</p> <p>e) spadochronów 50</p> <p>f) motolotni, lotni i paralotni 50</p> <p>3) instrukcji obsługi technicznej dla:</p> <p>a) samolotów i śmigłowców o maksymalnej masie startowej (MTOM):</p> <p>– do 1000 kg (w tym ultralekkie) 200</p> <p>– od 1000 kg do 5700 kg 500</p> <p>– od 5700 kg do 20 000 kg 1000</p>	
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

– powyżej 20 000 kg	3000
b) pozostałych statków powietrznych i silników	100
4) głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 5700 kg	500
b) powyżej 5700 kg	1000
5. Zmiany w dokumentacji technicznej	50% stawki określonej w ust. 4
6. Szczególne przypadki certyfikacji:	
1) uznanie dokumentów zdatności wydanych przez władze lotnicze innych państw:	
a) dla samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
– do 1000 kg (w tym ultralekkie)	200
– od 1000 kg do 5700 kg	500
– od 5700 kg do 20 000 kg	1000
– powyżej 20 000 kg	6000
b) dla pozostałych rodzajów statków powietrznych	100
2) wydanie świadectw zgodności z normą hałasu, wibracji oraz zanieczyszczeniem ziemi, wody i powietrza dla:	
a) samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
– do 5700 kg	500
– powyżej 5700 kg	2000
b) pozostałych rodzajów statków powietrznych	300

3) wydanie świadectwa zgodności z normą hałasu, wibracji oraz zanieczyszczenia ziemi, wody i powietrza dla importowanych statków powietrznych	300
4) certyfikacja statków powietrznych bezpilotowych, wszystkich rodzajów	3000
3.4. Zdarność do lotu statków powietrznych	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
<p>1. Przeprowadzenie procesu oceny zdatości do lotu statku powietrznego i wydanie świadectwa zdatości do lotu lub dokumentu równoważnego po raz pierwszy dla:</p> <p>1) samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej (MTOM):</p> <p>a) do 1000 kg (w tym ultralekkie) 300</p> <p>b) od 1000 kg do 2730 kg 900</p> <p>c) od 2730 kg do 20 000 kg 3000</p> <p>d) powyżej 20 000 kg 10 000</p> <p>2) sterowców i bezpilotowych 400</p> <p>3) szybowców 120</p> <p>4) motoszybowców 250</p> <p>5) balonów załogowych 250</p> <p>6) spadochronów osobowych 120</p> <p>7) spadochronów ratunkowych 200</p>	
<p>2. Przedłużanie i odnawianie świadectw zdatości do lotu lub dokumentu równoważnego dla statków powietrznych, wykonanie przeglądu zdatości do lotu i wydanie poświadczenia ARC</p>	75% opłaty określonej w ust. 1

<p>3. Wydanie poświadczenia ARC w oparciu o rekomendację organizacji CAMO (wg Part-M/G z przywilejem M.A.711(b)) – obejmuje to kontrole Prezesa Urzędu, zatwierdzanie wszelkiego typu dokumentacji i ich zmian</p>	<p>10% opłaty określonej w ust. 1</p>
<p>4. Wystawienie eksportowego świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego lub dokumentu równoważnego dla elementu wyposażenia:</p> <p>1) samoloty i wiropląty o maksymalnej masie startowej (MTOM):</p> <p>a) do 2730 kg</p> <p>b) od 2730 kg do 5700 kg</p> <p>c) od 5700 kg do 20 000 kg</p> <p>d) powyżej 20 000 kg</p> <p>2) sterowce</p> <p>3) motoszybowce</p> <p>4) szybowce</p> <p>5) balony załogowe</p> <p>6) spadochrony osobowe</p> <p>7) spadochrony ratunkowe</p>	<p>100</p> <p>300</p> <p>500</p> <p>1500</p> <p>200</p> <p>100</p> <p>50</p> <p>50</p> <p>30</p> <p>80</p>
<p>5. Wystawienie świadectw oględzin dla statków powietrznych będących w próbach:</p> <p>1) samoloty i wiropląty o maksymalnej masie startowej (MTOM):</p> <p>a) do 1000 kg (w tym ultralekkie)</p> <p>b) od 1000 kg do 5700 kg</p> <p>c) od 5700 kg do 20 000 kg</p> <p>d) powyżej 20 000 kg</p> <p>2) szybowce i motoszybowce</p> <p>3) motoszybowce</p> <p>4) inne (w szczególności sterowce, balony)</p>	<p>200</p> <p>300</p> <p>700</p> <p>2000</p> <p>50</p> <p>100</p> <p>200</p>

6. Wydanie duplikatu dokumentów, o których mowa w ust. 1–5	50		
3.5. Certyfikacja jednostek produkujących wyroby, części i akcesoria			
Rodzaj czynności urzędowej	Zakres prac		
	A1 Samoloty duże A3 Śmigłowce duże B1 Silniki turbinowe	A2 Samoloty małe A4 Śmigłowce małe A5 Autożyra A6 Szybowce A7 Motoszybowce A8 Balony załogowe A9 Sterowce A11 Samoloty klasy VLA A12 Inne B2 Silniki tłokowe B3 APU D2 Wydawanie pozwolenia na lot	B4 Śmigła C1 Akcesoria C2 Części D1 Czynności obsługowe
	Wysokość stawki w zł		
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu POA po raz pierwszy lub wznowienie ważności zatwierdzenia nieważnego dłużej niż 12 miesięcy	2000	1000	500

2. Rozszerzenie zakresu zatwierdzenia:			
1) Rozszerzenie zakresu prac	840	420	140
2) Rozszerzenie o inne typy wyrobów – w zatwierdzonym zakresie prac	jak za zatwierdzenie zmiany znaczącej (ust. 3)		
3. Zatwierdzenie zmian znaczących w organizacji posiadającej zatwierdzenie	25% wartości opłaty jak za certyfikację (ust. 1)		
4. Wydanie zgody na produkcję wyrobów, części lub akcesoriów bez przeprowadzenia procesu certyfikacji i wydania certyfikatu POA	50% wartości opłaty jak za certyfikację (ust. 1)		
3.6. Certyfikacja jednostek obsługi technicznej sprzętu lotniczego i zarządzania ciągłą zdolnością do lotu			
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość stawki w zł		
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AMO po raz pierwszy lub wznowienie certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy, dla jednostki:			

1) spełniającej wymagania PART-145 ¹⁾				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
	3000	1500	1500	1100
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	2250	1100	750	
c) w klasie podzespoły	450 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	450			
2) spełniającej wymagania PART M/F ¹⁾				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
		1100	1100	750
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	1500	750	450	
c) w klasie podzespoły	300 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	300			
3) spełniającej wymagania PL-6 ¹⁾				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
		750	750	450
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	900	500	300	
c) w klasie podzespoły	200 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	200			

2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji jednostki zarządzania ciągłą zdadnością do lotu i wydanie certyfikatu CAMO po raz pierwszy lub wznowienie certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy:				
1) spełniającej wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(a)	A1 3000	A2 1500	A3 1500	A4 500
2) spełniającej wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(b)	2000	1000	700	400
3) spełniającej wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(c)	1500	700	500	250
4) spełniającej wymagania PL-6		600	400	200

<p>A1 – samoloty o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 5700 kg A2 – samoloty o maksymalnej masie startowej (MTOM) 5700 kg i poniżej A3 – śmigłowce A4 – statki powietrzne inne niż kategoria A1, A2 i A3 B1 – silniki turbinowe B2 – silniki tłokowe B3 – silniki pomocnicze APU</p>			
3.7. Uznawanie certyfikatów wydanych przez nadzory obcych państw			
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość stawki w zł		
	Wielkość jednostki organizacyjnej ²⁾		
	M	Ś	D
1. Uznanie certyfikatu AOC, certyfikatu AWC lub dokumentu równoważnego	500	1500	4500
2. Uznanie certyfikatu AMO lub dokumentu równoważnego	Opłata lotnicza jak w podczęści 3.6. ust. 1 pkt 3		
3. Uznanie certyfikatu CAMO lub dokumentu równoważnego	Opłata lotnicza jak w podczęści 3.6. ust. 2 pkt 4		
4. Uznanie certyfikatu symulatora lotu oraz urządzeń treningowych	300	500	1000
3.8. Certyfikacja i rejestracja lotnisk ³⁾			
Rodzaj czynności urzędowej		Wysokość opłaty lotniczej w zł	
1		2	
1. Przeprowadzenie postępowania o wydanie promesy zezwolenia na założenie lotniska użytku publicznego i wydanie promesy: 1) o literze kodu A, B		5000	

2) o literze kodu C, D, E	25 000
2. Przeprowadzenie postępowania o wydanie promesy zezwolenia na założenie lotniska użytku wyłącznego i wydanie promesy:	
1) o literze kodu A, B	1500
2) o literze kodu C, D, E	3000
3. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na założenie lotniska użytku publicznego i wydanie zezwolenia:	
1) o literze kodu A, B	10 000
2) o literze kodu C, D, E	40 000
4. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na założenie lotniska użytku wyłącznego i wydanie zezwolenia:	
1) o literze kodu A, B	2000
2) o literze kodu C, D, E	4000
5. Przeprowadzenie postępowania o wpisanie lotniska użytku publicznego do rejestru lotnisk cywilnych i wydanie zaświadczenia o wpisie:	
1) o literze kodu A, B	7000
2) o literze kodu C, D, E	30 000
6. Przeprowadzenie postępowania o wpisanie lotniska użytku wyłącznego do rejestru lotnisk cywilnych i wydanie zaświadczenia o wpisie:	
1) o literze kodu A, B	2500
2) o literze kodu C, D, E	5000
7. Wydanie zaświadczenia o wpisie lotniska do rejestru lotnisk cywilnych	100

8. Przeprowadzenie postępowania o dokonanie zmiany w rejestrze lotnisk cywilnych	300
9. Wydanie zmienionego zaświadczenia o wpisie lotniska do rejestru lotnisk cywilnych	100
10. Zatwierdzenie instrukcji operacyjnej nowo zakładanego lotniska użytku publicznego:	
1) o literze kodu A	8000
2) o literze kodu B	16 000
3) o literze kodu C	24 000
4) o literze kodu D	32 000
5) o literze kodu E	40 000
11. Zatwierdzenie instrukcji operacyjnej nowo zakładanego lotniska użytku wyłącznego:	
1) o literze kodu A	500
2) o literze kodu B	1600
3) o literze kodu C	2700
4) o literze kodu D	3800
5) o literze kodu E	5000
12. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojedynczej zmiany eksploatacyjnej i technicznej cech lotniska użytku publicznego:	
1) o literze kodu A, B	1300
2) o literze kodu C, D, E	2600

13. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojedynczej zmiany eksploatacyjnej i technicznej cech lotniska użytku wyłącznego o literze kodu A, B, C, D, E	200
14. Przeprowadzenie postępowania o wpisanie lądowiska do ewidencji lądowisk i wydanie zaświadczenia	1000
15. Wydanie zaświadczenia o wpisie lądowiska do ewidencji lądowisk	100
16. Wydanie duplikatu zaświadczenia o wpisie lądowiska do ewidencji lądowisk lub o wpisie lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych	300
17. Wydanie zgody na odstępstwo od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających	2500
18. Przeprowadzenie procesu certyfikacji lotniska:	
1) o literze kodu A	10 000
2) o literze kodu B	20 000
3) o literze kodu C	30 000
4) o literze kodu D	40 000
5) o literze kodu E	50 000
19. Przeprowadzenie procesu certyfikacji rozszerzającego zakres uprawnień wynikających z procesu certyfikacji, o wykonywanie operacji:	
1) lądowania w warunkach ograniczonej widzialności (LVO) dla:	
a) kategorii II (CAT II)	20 000

b) kategorii III A (CAT III A)	30 000
c) kategorii III B (CAT III B)	40 000
d) kategorii III C (CAT III C)	55 000
2) startów przy ograniczonej widzialności (LVTO)	20 000
20. Przeprowadzenie procesu certyfikacji lotniska przedłużającego ważność certyfikatu lotniska	50% stawki określonej w ust. 18
21. Przeprowadzenie procesu certyfikacji, o którym mowa w ust. 23, przedłużającego ważność uprawnień	50% stawki określonej w ust. 19
22. Przeprowadzenie procesu certyfikacji wznawiającego ważność certyfikatu, który był nieważny dłużej niż 12 miesięcy	50% stawki określonej w ust. 18
23. Przeprowadzenie procesu certyfikacji, o którym mowa w ust. 19, wznawiającego ważność uprawnień, które były nieważne dłużej niż 12 miesięcy	50% stawki określonej w ust. 19
24. Przeprowadzenie procesu certyfikacji wznawiającego ważność certyfikatu, który był cofnięty, zawieszony lub nieważny dłużej niż 6 miesięcy, ale nie dłużej niż 12 miesięcy	25% stawki określonej w ust. 18
25. Przeprowadzenie procesu certyfikacji, o którym mowa w ust. 19, wznawiającego ważność uprawnień, które były cofnięte, zawieszane lub nieważne dłużej niż 6 miesięcy, ale nie dłużej niż 12 miesięcy	25% stawki określonej w ust. 19
3.9. Certyfikacja zarobkowego transportu lotniczego	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
	Wielkość jednostki organizacyjnej ²⁾
	M Ś D

1	2		
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AOC po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu AOC nieważnego dłużej niż 12 miesięcy:	opłata podstawowa		
	500	1000	2000
	zwiększona o opłatę za		
1) przewóz pasażerów i ich bagażu (A-1) 2) przewóz towarów i poczty (A-2) 3) przewóz sanitarny i medyczny (A-3)	200	500	1000
2. Przeprowadzenie procesu wznowienia ważności certyfikatu AOC, który był cofnięty, zawieszony lub nieważny dłużej niż 6 miesięcy, ale nie dłużej niż 12 miesięcy	75% opłaty wyliczonej zgodnie z ust. 1		
3. Przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia specjalnego wpisywanego do certyfikatu AOC i wpisanie do certyfikatu zezwolenia: 1) na operacje w każdych warunkach meteorologicznych (AWO – All Weather Operations) – od E1 do E5: a) kategorii II (CAT II) – E1 b) kategorii IIIA (CAT III A) – E2 c) kategorii IIIB (CAT III B) – E3 d) kategorii IIIC (CAT III C) – E4 e) wykonywanie startów przy ograniczonej widzialności (LVTO) – E5 2) na operacje w przestrzeniach powietrznych o minimalnych wymaganiach dotyczących charakterystyki nawigacyjnej (MNPS – Minimum Navigation Performance Specification) – E6	2000 2000 2000 4000 1000 2000		

3) na operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (ETOPS – Exetended Range Operation with Two-Engine Aeroplanes) – E7	4000
4) na operacje w przestrzeniach, w których wymagana jest zdolność do prowadzenia nawigacji obszarowej (RNAV – Area Navigation) – E8	2000
5) na operacje w przestrzeniach powietrznych, gdzie stosowana jest zredukowana separacja pionowa (RVSM) – E9	3000
6) na oznaczenie klasy dokładności prowadzonej nawigacji (RNP) – E10	2000
7) na przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych (DGR) – E11	4000
8) na śmigłowcowe operacje przybrzeżne – E12	1500
9) na operacje transportu pilotów morskich – E13	1500
3.10. Certyfikacja usług lotniczych	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AWC po raz pierwszy lub w okresie powyżej 12 miesięcy od daty ustania ważności certyfikatu albo od daty jego zawieszenia	1500
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AWC przed upływem 12 miesięcy od wygaśnięcia ważności certyfikatu albo od daty jego zwieszenia	1100

3. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu dla operacji wykonywanych przy użyciu balonów lub sterowców po raz pierwszy lub po upływie 12 miesięcy od daty wygaśnięcia ważności certyfikatu lub jego zawieszenia	750		
4. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu dla operacji wykonywanych przy użyciu balonów lub sterowców w okresie przed upływem 12 miesięcy od daty wygaśnięcia ważności certyfikatu albo od daty jego zwieszenia	600		
3.11. Certyfikacja obsługi naziemnej w portach lotniczych			
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł		
	Wielkość jednostki organizacyjnej ²⁾		
	M	Ś	D
1	2	3	4
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AHAC po raz pierwszy lub po upływie 12 miesięcy od daty wygaśnięcia certyfikatu lub jego zawieszenia:	opłata podstawowa		
	700	1400	2100
1) ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkownika 2) obsługę pasażerów 3) obsługę bagażu 4) obsługę ładunków (towarów i poczty)	zwiększona o opłaty za zgłoszone kategorie:		
	280	420	700
	280	420	700
	140	280	420
280	420	700	

5) obsługę płytową statków powietrznych	280	700	1000
6) obsługę kabinową statków powietrznych	280	420	700
7) obsługę w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne	280	700	1000
8) obsługę techniczno-administracyjną statków powietrznych	140	420	700
9) obsługę operacyjną lotu i administracyjną załóg statków powietrznych	140	280	420
10) transport naziemny pomiędzy statkami powietrznymi i dworcem lotniczym	140	420	700
11) obsługę w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych (catering)	280	700	1000
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji AHAC w zakresie materiałów niebezpiecznych po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy (z prawem spedycji drogą lotniczą)	1000	1500	2000
3.12. Certyfikacja służb żeglugi powietrznej			
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł		
1	2		
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, odpowiednio do:			
1) służby kontroli obszaru (ACC – Area Control Service)	20 000		
2) służby kontroli zbliżania (APP – Approach Control Service)	10 000		

3) służby kontroli lotniska (TWR – Aerodrome Control Service)	10 000	
4) służby informacji powietrznej (FIS – Flight Information Service)	10 000	
5) służby lotniskowej informacji powietrznej (AFIS – Aerodrome Flight Information Service)	1000	
6) służby łączności (COM – Communication Service)	1000	
7) służby nawigacji (NAV – Navigation Service)	2000	
8) służby dozoru (SUR – Surveillance Service)	4000	
9) służby przetwarzania i zobrazowania danych (DP – Data Processing)	10 000	
10) służby informacji lotniczej (AIS – Aeronautical Information Service)	10 000	
11) służby lub organu zapewniającego informacje meteorologiczne	10 000	
2. Przeprowadzenie procesu z wniosku o przedłużenie ważności certyfikatu	do 50% opłaty określonej w ust. 1, nie więcej niż 5000	
3.13. Inne certyfikaty, zaświadczenia, zatwierdzenia oraz dokumenty		
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł	
1	2	
1. Rozszerzenie floty i związana z tym zmiana w certyfikacie lub specyfikacji AOC, AWC	W zależności od maksymalnej masy startowej (MTOM) statku powietrznego	
	do 10 ton włącznie	więcej niż 10 ton
	200	500
2. Zmiana w certyfikacie lub specyfikacji AOC, AWC niezwiązana ze zmianą floty	Wielkość jednostki organizacyjnej ²⁾	
	M	Ś D

	100	200	400
3. Rozpatrzenie wniosku o wydanie zgody na lot cywilnego statku powietrznego z materiałami niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do przewozu na pokładzie statku powietrznego (w tym lotu tranzytowego) obejmującego wydanie odstępstwa		10 000	
4. Akceptacja pilota do przeprowadzania kontroli typu line-check		100	
5. Wydanie decyzji w sprawie zwolnień oraz odstępstw od przepisów art. 8 ust. 2 i 3 rozporządzenia 3922/91/EWG		10 000	
6. Zatwierdzenie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania w oparciu o art. 83 bis Konwencji i przekazanie nadzoru od lub do organu nadzoru innego państwa		2000	
7. Zezwolenie na zawarcie umowy leasingu (dry-lease, wet-lease) statku powietrznego		1000	
8. Wydanie zgody na wykonywanie lotów w strefach, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy		800	
9. Wydanie certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa		150	
10. Wydanie identyfikatora członka załogi (Crew Member Certificate – CMC)		50	
11. Wydanie certyfikatu centrum medycyny lotniczej		1000	

12. Wydanie certyfikatu dla lekarza orzecznika	200
13. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony lotniska użytku publicznego	2000
14. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony lotniska użytku wyłącznego	500
15. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz regularny	1000
16. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz nieregularny	500
17. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony podmiotu świadczącego obsługę naziemną	250
18. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony służby żeglugi powietrznej lub organu zapewniającego osłonę meteorologiczną	450
19. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony podmiotu wykonującego inną działalność gospodarczą	300
20. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony lotniska użytku publicznego	600
21. Zatwierdzenie programu ochrony podmiotu zapewniającego osłonę meteorologiczną lotnictwa cywilnego	500
22. Zatwierdzenie programu ochrony zarejestrowanego agenta	450

23. Zatwierdzenie programu ochrony zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego	450
24. Wyznaczenie znanego nadawcy ładunków i poczty	250
25. Kontrola w siedzibie zarejestrowanego agenta/zarejestrowanego dostawcy lub znanego nadawcy (w zakresie ładunków i poczty)	250
26. Ponowne wyznaczenie znanego nadawcy w zakresie ładunków i poczty po upływie 5 lat od wyznaczenia, o którym mowa w ust. 24	120
27. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony innego lotniska	150
28. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony przewoźnika wykonującego loty regularne	300
29. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony przewoźnika wykonującego loty nieregularne	150
30. Zatwierdzenie zmiany lub aktualizacji programu ochrony innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą	50
31. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu szkolenia z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego	200

<p>32. Wydanie opinii o możliwości lokalizacji inwestycji ze względu na dopuszczalną wysokość zabudowy, o ile przepisy prawa nie nakładają na organy publiczne uzgodnienia lokalizacji z Prezesem Urzędu</p>	<p>1000</p>
<p>33. Wydanie zezwolenia na przeprowadzenie pokazu lotniczego</p>	<p>Opłata podstawowa 150 zwiększona o 50 za każdy dzień wykonywania pokazów dla każdego statku powietrznego używanego w pokazach</p>
<p>34. Przeprowadzenie procesu wpisu lub zmiany do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych i wydanie zaświadczenia o wpisie lub zmianie dla każdego z poniższych urządzeń:</p> <p>1) urządzenia łączności (w urządzeniach połączonych opłaty sumują się):</p> <p>a) naziemne radiostacje lotnicze</p> <p>b) system łączności głosowej VCS</p> <p>c) system transmisji danych G/G</p> <p>2) urządzenie radionawigacyjne (w urządzeniach połączonych opłaty sumują się):</p> <p>a) ILS, MLS</p> <p>b) VOR/DVOR</p> <p>c) NDB</p> <p>d) DME</p> <p>e) D/GPS (GBAS)</p> <p>3) urządzenia dozoru (w urządzeniach połączonych opłaty sumują się)</p>	<p>800</p> <p>800</p> <p>800</p> <p>3000</p> <p>2000</p> <p>1000</p> <p>500</p> <p>2000</p>

a) radar pierwotny dozоровania (PSR)	1500
b) radar wtórny dozоровania (MSSR)	1500
c) radar kontroli płyty lotniska	1000
d) system multilateracyjny WAM	1500
e) system multilateracyjny LAM	1500
4) system przetwarzania i zobrazowania danych	5000
5) wzrokowe pomoce nawigacyjne (systemy świetlne)	800–1000
6) automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych	
a) AWOS dla I kat. precyzyjnego podejścia	1000
b) AWOS dla II kat. precyzyjnego podejścia	1000
c) AWOS dla III kat. precyzyjnego podejścia	1000
d) AWOS dla potrzeb AFIS	500
35. Wydanie zaświadczenia o zmianie wpisu w rejestrze lotniczych urządzeń naziemnych każde z urządzeń lub systemów wymienionych w ust. 34	200
36. Wydanie duplikatu zaświadczenia o zmianie wpisu w rejestrze lotniczych urządzeń naziemnych każde zaświadczenie	100
37. Wydanie zaświadczenia o wpisie do rejestru radiobikonów za każdy radiobikon	50

Tabela nr 2

Wykaz egzaminów na licencje i świadectwa kwalifikacji oraz wysokość stawek opłaty lotniczej związanej z egzaminami

Część I Egzamininy	
1.1. Egzamininy teoretyczne oraz teoretyczno-praktyczne na licencje i świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na uprawnienia w zakresie znajomości lotniczego języka angielskiego oraz egzaminu na przedłużenie ważności tego uprawnienia zgodnie z wymaganiami Załącznika 1 do Konwencji	300
2. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na licencję:	
1) praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego	200
2) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, mechanika lotniczego obsługi technicznej	300

3) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, dyspozytora lotniczego	400
4) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego	1000
3. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego lub egzaminu teoretyczno-praktycznego kandydata na mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66: 1) za egzamin z każdego modułu Part- -66: od M1 do M17 2) za każdy egzamin powtórkowy z niezaliczonego modułu Part-66 3) za egzamin teoretyczno-praktyczny na typ statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) nieprzekraczającej 5700 kg	 200 300 300
4. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do licencji: 1) zawodowej, liniowej 2) do pozostałych licencji	 200 150

5. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na świadectwo kwalifikacji	50
6. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do świadectwa kwalifikacji	150
7. Przeprowadzenie częściowego egzaminu teoretycznego na uznanie licencji albo egzaminu wskazanego w decyzji o zawieszeniu lub ograniczeniu licencji albo świadectwa kwalifikacji	100
8. Przeprowadzenie komisyjnego egzaminu teoretycznego, za każdy przedmiot	300
1.2. Egzaminy praktyczne na licencje i świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na licencję: 1) pilota samolotowego 2) pilota śmigłowcowego	 800 800

3) pilota wiatrakowcowego	800
4) pilota samolotowego zawodowego	2000
5) pilota śmigłowcowego zawodowego	2000
6) pilota wiatrakowcowego zawodowego	1000
7) pilota sterowcowego zawodowego	1000
8) pilota samolotowego liniowego	3000
9) pilota śmigłowcowego liniowego	3000
10) pilota sterowcowego liniowego	2000
11) pilota balonu wolnego	500
12) pilota szybowcowego	100
13) nawigatora lotniczego	1500
14) mechanika pokładowego	1000
15) (uchylony)	
16) kontrolera ruchu lotniczego	2500
17) dyspozytora lotniczego	1000
18) mechanika lotniczego obsługi technicznej	1000
19) praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego	1000
2. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do licencji	300
3. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na świadectwo kwalifikacji dla:	

1) pilota lotni	60
2) pilota paralotni	40
3) pilota motolotni i motoparalotni	60
4) pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg	60
5) pilota – operatora modelu latającego	20
6) skoczek spadochronowego	40
7) operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe	100
8) pilota wiatrakowca ultralekkiego	60
9) mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego	100
10) informatora służby informacji powietrznej	100
11) informatora lotniskowej służby informacji powietrznej	60
4. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do świadectwa kwalifikacji	100
5. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego na przedłużenie ważności uprawnienia wpisanego do licencji, za każde przedłużane uprawnienie: 1) pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego	100

2) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego	100
3) pilota samolotowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, mechanika lotniczego obsługi technicznej, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego	100
4) na typ samolotu z załogą wieloosobową, na typ śmigłowca z załogą wieloosobową	100
5) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego	100
6. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego na przedłużenie ważności uprawnienia wpisanego do świadectwa kwalifikacji, za każde przedłużane uprawnienie	50
Część II	
Zaświadczenia oraz poświadczenie zgodności dokumentu z oryginałem	
2.1. Zaświadczenia i poświadczenia	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Wydanie zaświadczenia o zdanym egzaminie na licencję	30

2. Wydanie zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo kandydata w egzaminach	15
-------------------------------------------------------------------------------	----

Tabela nr 3

Wykaz czynności urzędowych i wysokość stawek opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad lotnictwem cywilnym

Część I	
Nadzór nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad instytucją posiadającą certyfikat w zakresie poniższych obszarów:	
1)	służby kontroli obszaru (ACC – Area Control Service) 20 000
2)	służby kontroli zbliżania (APP – Approach Control Service) 10 000
3)	służby kontroli lotniska (TWR – Aerodrome Control Service) 10 000
4)	służby informacji powietrznej (FIS – Flight Information Service) 10 000
5)	służby lotniskowej informacji powietrznej (AFIS – Aerodrome Flight Information Service) 2000
6)	służby łączności (COM – Communication Service) 1000
7)	służby nawigacji (NAV – Navigation Service) 2000
8)	służby dozoru (SUR – Surveillance Service) 4000
9)	służby przetwarzania i zobrazowania danych (DP – Data Processing) 10 000
10)	służby informacji lotniczej (AIS – Aeronautical Information Service) 10 000

2.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad instytucją posiadającą certyfikat w zakresie służby meteorologicznej/organ służby	5000
Część II		
Nadzór nad eksploatacją lotnisk		
Rodzaj czynności urzędowej		Wysokość opłaty lotniczej w zł
1		2
Sprawowanie bieżącego nadzoru nad bezpieczną eksploatacją posiadacza certyfikatu lotniska:		
1) o literze kodu A		5000
2) o literze kodu B		15 000
3) o literze kodu C		30 000
4) o literze kodu D		40 000
5) o literze kodu E		55 000
Część III		
Nadzór nad rynkiem przewozów lotniczych oraz inną działalnością gospodarczą w lotnictwie cywilnym, w tym nad posiadaczami certyfikatu AOC, AWC i AHAC		
Rodzaj czynności urzędowej		Wysokość opłaty lotniczej w zł
1		2
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AOC i wpisanymi do niego zezwoleniami specjalnymi:		Opłata podstawowa w wysokości 100% opłaty określonej w tabeli nr 1 część III podczęść 3.9. ust. 1 zwiększona o opłatę za każde zezwolenie wpisane do certyfikatu
1) na operacje w każdych warunkach meteorologicznych AWO – od E1 do E5		1000
2) na operacje w przestrzeniach MNPS – E6		800

3) na operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi – ETOPS – E7	3000
4) na operacje nawigacji obszarowej – RNAV – E8	500
5) na operacje w przestrzeniach RVSM – E9	600
6) na przewóz materiałów niebezpiecznych – DGR – E11	800
7) na śmigłowcowe operacje przybrzeżne – E12	1000
8) na operacje transportu pilotów morskich – E13	1000
2. Przeprowadzenie procesu uznania certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez państwa obce z wyłączeniem państw członkowskich Unii Europejskiej, Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz Konfederacji Szwajcarskiej	4000
3. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AWC	Opłata podstawowa 200 zwiększona o 200 za każdy statek powietrzny o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg włącznie wpisany do certyfikatu zwiększona o 500 za każdy statek powietrzny o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 495 kg wpisany do certyfikatu

<p>4. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AWC dla usług wykonywanych przy użyciu balonów lub sterowców</p>	<p>Opłata podstawowa 100 zwiększona o 100 za każdy balon lub sterowiec wpisany do certyfikatu</p>
<p>5. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AHAC w zakresie:</p> <p>1) obsługi ładunków (towarów poczty) – kat. 4 (ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników) w portach lotniczych, w których ruch roboczy wynosi:</p> <p>a) do 1 000 000 pasażerów lub do 25 000 ton ładunku</p> <p>b) od 1 000 000 do 2 000 000 pasażerów lub od 25 000 do 50 000 ton ładunku</p> <p>c) od 2 000 000 do 5 000 000 pasażerów lub od 50 000 do 125 000 ton ładunku</p> <p>d) od 5 000 000 do 10 000 000 pasażerów lub od 125 000 do 250 000 ton ładunku</p> <p>e) powyżej 10 000 000 pasażerów lub powyżej 250 000 ton ładunku</p> <p>2) obsługi dotyczącej zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne – kat. 7 (obsługa w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne) w portach lotniczych, w których ruch roboczy wynosi:</p>	<p>30</p> <p>40</p> <p>60</p> <p>120</p> <p>230</p>

a) do 1 000 000 pasażerów lub do 25 000 ton ładunku	60
b) od 1 000 000 do 2 000 000 pasażerów lub od 25 000 do 50 000 ton ładunku	120
c) od 2 000 000 do 5 000 000 pasażerów lub od 50 000 do 125 000 ton ładunku	230
d) od 5 000 000 do 10 000 000 pasażerów lub od 125 000 do 250 000 ton ładunku	580
e) powyżej 10 000 000 pasażerów lub powyżej 250 000 ton ładunku	700
Część IV Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu FTO, TRTO, CTO, CAPTO oraz MTO	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu FTO, TRTO, CTO lub CAPTO:	
1) FTO	700
2) TRTO	500
3) CTO, CAPTO	400
2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu MTO Part-147 szkolącego na kategorię lub podkategorię	1000

3. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad organizacjami szkoleniowymi mechanicznych obsług technicznych innych niż organizacje MTO Part-147	500			
Część V Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu AMO, POA, CAMO				
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł			
1	2			
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu AMO:				
1) spełniającymi wymagania PART-145 ¹⁾				
a) w klasie statki powietrzne	A1 1500	A2 750	A3 750	A4 550
b) w klasie silniki	B1 1125	B2 550	B3 375	
c) w klasie podzespoły	225 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	225			
2) spełniającymi wymagania PART M/F ¹⁾				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2 550	A3 550	A4 375
b) w klasie silniki	B1 750	B2 375	B3 225	
c) w klasie podzespoły	150 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	150			
3) spełniającymi wymagania PL-6 ¹⁾				
a) w klasie statki powietrzne	A1 375	A2 375	A3 225	A4
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	

	450	250	150	
c) w klasie podzespoły	110			
d) w klasie badania nieniszczące	110			
2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu CAMO:				
1) spełniającymi wymagania PART	A1	A2	A3	A4
M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(a)	1500	750	750	250
2) spełniającymi wymagania PART	1000	500	350	200
M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(b)				
3) spełniającymi wymagania PART	750	350	250	125
M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(c)				
4) spełniającymi wymagania PL-6		300	200	100
3. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu POA	50% wartości opłaty jak za certyfikację (tabela nr 1 część III podczęść 3.5.)			
4. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu dotyczącego projektowania, produkcji i obsługi	250			
5. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad budową w pojedynczym egzemplarzu: lotni, parolotni, spadochronu, motolotni lub ultralekkiego statku powietrznego	250			
6. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu dotyczącego obsługi sprzętu spadochronowego, motolotni lub ultralekkich statków powietrznych	150			
Część VI				
Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działalnością centrów medycyny lotniczej i lekarzy orzeczników				

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działalnością centrum medycyny lotniczej	1000
2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działalnością lekarza orzecznika	200

Przypisy:

- 1) W przypadku zatwierdzenia w wielu klasach końcowa opłata jest sumą opłat w poszczególnych klasach.
- 2) Wielkość jednostki organizacyjnej, gdzie:
 - a) M – oznacza jednostkę organizacyjną zatrudniającą do 10 osób, w wymiarze min. 35 godzin tygodniowo, dla każdego zatrudnionego,
 - b) Ś – oznacza jednostkę organizacyjną zatrudniającą od 10 do 100 osób, w wymiarze min. 35 godzin tygodniowo, dla każdego zatrudnionego,
 - c) D – oznacza jednostkę organizacyjną zatrudniającą powyżej 100 osób, w wymiarze min. 35 godzin tygodniowo, dla każdego zatrudnionego.
- 3) Wyjaśnienia do kodu referencyjnego lotniska, zwanego „kodem” w tabeli nr 1 część III podczęść 3.8, znajdują się w Tomie 1 Załącznika 14 do Konwencji.