

USTAWA
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.
2. Przepisy Prawa lotniczego stosuje się do polskiego lotnictwa cywilnego oraz, w zakresie ustalonym przez to prawo, również do obcego lotnictwa cywilnego.

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

- 1) dyrektywy 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),
- 2) dyrektywy 92/14/EWG z dnia 2 marca 1992 r. w sprawie limitów operacyjnych samolotów objętych częścią II, rozdział 2, tom 1 załącznik 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988) (Dz. Urz. WE L 76 z 23.03.1992, z późn. zm.),
- 3) dyrektywy 93/65/EWG z dnia 19 lipca 1993 r. w sprawie definicji i korzystania ze zgodnych specyfikacji technicznych dla zamówień na sprzęt i systemy zarządzania ruchem powietrznym (Dz. Urz. WE L 187 z 29.07.1993),
- 4) dyrektywy 93/104/WE z dnia 23 listopada 1993 r. w sprawie pewnych aspektów organizacji czasu pracy (Dz. Urz. WE L 307 z 13.12.1993),
- 5) dyrektywy 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie w zakresie badania wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 319 z 12.12.1994),
- 6) dyrektywy 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 272 z 25.10.1996),
- 7) dyrektywy 97/15/WE z dnia 25 marca 1997 r. przyjmującej normy Eurocontrol i zmieniającej dyrektywę 93/65/EWG w sprawie definicji i korzystania ze zgodnych specyfikacji technicznych dla zamówień na sprzęt i systemy zarządzania ruchem powietrznym (Dz. Urz. WE L 95 z 10.04.1997),
- 8) dyrektywy 2000/34/WE z dnia 22 czerwca 2000 r. zmieniającej dyrektywę 93/104 WE dotyczącej niektórych aspektów organizacji czasu pracy w celu objęcia sektorów i działalności wyłączonej z tej dyrektywy (Dz. Urz. WE L 195 z 01.08.2000),
- 9) dyrektywy 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotyczącej Europejskiego Porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu latającego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (FTF), Europejskie Stowarzyszenie Copcit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA) (Dz. Urz. WE L 302 z 01.12.2000)

Dane dotyczące ogłoszenia aktów prawa Unii Europejskiej, zamieszczone w niniejszej ustawie – z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej – dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej – wydanie specjalne.

Opracowano na podstawie: t.j. Dz.U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217, Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331.

3. Lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego, to jest państwowych statków powietrznych oraz lotnisk państwowych wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych.
4. Przepisów prawa lotniczego nie stosuje się do lotnictwa państwowego, z wyjątkiem przepisów art. 1 ust. 6–7²⁾, art. 2, 3–10, 11 ust. 1, art. 12, 14, 33, 35 ust. 2, art. 43, 44, 60, 74, 75, art. 76 ust. 2, art. 89, 92, 119–125, 128, 130, 133, 140, 149 i 150 ustawy, oraz z zastrzeżeniem ust. 5.
5. W przypadku wykorzystywania:
 - 1) polskich i obcych państwowych statków powietrznych do prowadzenia działalności innej niż służba publiczna,
 - 2) lotnisk lotnictwa państwowego do startów i lądowań cywilnych statków powietrznych oraz statków, o których mowa w pkt 1,
przepisy ustawy stosuje się odpowiednio.
6. Nadzór nad działalnością lotnictwa państwowego, z zastrzeżeniem przepisów ustawy, sprawują odpowiednio ministrowie właściwi ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem państwowego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem.
7. (uchylony).
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, Państwowej Straży Pożarnej i służby celnej (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;

²⁾ ad. ust. 4 w art. 1 - powołany art. 1 ust. 7 uchylony

- 5) lądowiskiem jest wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego ruchu statków powietrznych, ujęty w ewidencji lądowisk;
- 6) część lotnicza lotniska 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 przewóz pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, wykonywany statkiem powietrznym odpłatnie;
- 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 spełniałby, kierując się jedynie interesem handlowym

– 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 7.09.2002).

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. Nr 35, poz. 212 i 214, z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701) 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.
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; 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 zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.Urz. UE L 96 z 31.03.2004; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 31),
 - 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; 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; 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.

Prawa i obowiązki członków załogi statku powietrznego wynikające ze stosunku pracy ocenia się według prawa państwa przynależności danego statku, a jeżeli statek powietrzny jest używany przez przewoźnika lotniczego mającego siedzibę w innym państwie – według prawa państwa, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa tego przewoźnika, chyba że strony skorzystały z możliwości wyboru innego prawa.

Art. 11.

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

Art. 12.

1. Roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z używaniem statku powietrznego osobom i w mieniu znajdującym się poza tym statkiem, włączając w to szkody powstałe w razie zderzenia statków powietrznych, jak również roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną przez statek powietrzny lub statkowi powietrznemu ocenia się według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło; jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, stosuje się prawo sądu, który spór rozpoznaje.
2. Jeżeli zainteresowane strony i statki powietrzne, których spór dotyczy, mają tę samą przynależność państwową, stosuje się prawo państwa ich przynależności bez względu na miejsce zdarzenia, chyba że strony skorzystają z możliwości wyboru innego prawa.

Art. 13.

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

Art. 14.

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

Art. 15.

1. Ilekroć w przepisach mowa jest o obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, dotyczy to także obszarów o nieokreślonym zwierzchnictwie.
2. W sprawach nieuregulowanych w art. 6–14 do określania właściwości prawa stosuje się przepisy prawa prywatnego międzynarodowego.

Dział II

Administracja lotnictwa cywilnego

Rozdział 1

Minister właściwy do spraw transportu

Art. 16.

1. Minister właściwy do spraw transportu jest naczelnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego.
2. Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad polskim lotnictwem cywilnym i nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie ustalonym w niniejszej ustawie i innych ustawach oraz umowach międzynarodowych.
3. Rada Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przyjmuje program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych jako elementów infrastruktury transportowej, a także związane z tym programy rządowe, na zasadach określonych w przepisach *ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 1999 r. Nr 15, poz. 139, z późn. zm.)*³⁾.
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 badania wypadków i incydentów lotniczych, zwana dalej „Komisją”.
2. Komisja wykonuje swoje zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu.
3. W skład Komisji wchodzi: przewodniczący, dwóch zastępców, sekretarz i pozostali członkowie.
4. W zakresie nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy do członków Komisji stosuje się ustawę z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.)⁴⁾, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy. Z dniem wyznaczenia z członkiem Komisji zawiera się umowę o pracę.

³⁾ Obecnie: przepisy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717, z 2004 r. Nr 6, poz. 41 i Nr 141, poz. 1492, z 2005 r. Nr 113, poz. 954 i Nr 130, poz. 1087 oraz z 2006 r. Nr 45, poz. 319), zgodnie z art. 84 tej ustawy, która weszła w życie z dniem 10 lipca 2003 r.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1354, Nr 128, poz. 1405 i Nr 154, poz. 1805, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 135, poz. 1146, Nr 196, poz. 1660, Nr 199, poz. 1673 i Nr 200, poz. 1679, z 2003 r. Nr 166, poz. 1608 i Nr 213, poz. 2081, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1001, Nr 120,

5. Przewodniczącego Komisji wyznacza minister właściwy do spraw transportu na okres 5 lat, z zastrzeżeniem ust. 8.
6. Zastępców przewodniczącego i sekretarza wyznacza minister właściwy do spraw transportu, na wniosek przewodniczącego Komisji.
7. Członka Komisji wyznacza minister właściwy do spraw transportu po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji.
8. Minister właściwy do spraw transportu może, na wniosek Komisji uchwalony bezwzględną większością głosów, cofnąć wyznaczenie przewodniczącemu lub innemu członkowi Komisji.
9. Cofnięcie wyznaczenia powoduje rozwiązanie stosunku pracy za wypowiedzeniem.
10. 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) spełnia wymagania w zakresie wykształcenia.
11. Członkostwo w Komisji wygasa z chwilą śmierci, niespełniania wymagań określonych w ust. 10 lub przyjęcia rezygnacji złożonej ministrowi właściwemu do spraw transportu.
12. Wygaśnięcie członkostwa w Komisji jest równoznaczne z rozwiązaniem stosunku pracy bez wypowiedzenia.
13. W skład Komisji powinni wchodzić:
 - 1) specjaliści z zakresu prawa lotniczego;
 - 2) specjaliści z zakresu szkolenia lotniczego;
 - 3) specjaliści z zakresu ruchu lotniczego;
 - 4) specjaliści z zakresu eksploatacji lotniczej;
 - 5) inżynierowie – konstruktorzy lotniczy;
 - 6) lekarze specjaliści z zakresu medycyny lotniczej lub medycyny transportu.
14. Za specjalistów z danego zakresu uważa się osoby posiadające odpowiednie wykształcenie wyższe oraz udokumentowaną minimum pięcioletnią praktykę w danej dziedzinie, a w przypadku lekarzy udokumentowaną specjalizację.
15. Członkowie Komisji podejmując uchwałę, kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie są związani poleceniem co do treści podejmowanych uchwał.
16. Członek Komisji nie może występować w roli biegłego sądowego w zakresie spraw prowadzonych przez Komisję.
17. W pracach Komisji uczestniczą w miarę potrzeb eksperci, a także osoby obsługi.
18. Ekspertom za udział w pracach Komisji oraz sporządzanie opinii lub ekspertyzy przysługuje wynagrodzenie ustalane w umowie cywilnoprawnej.

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 liczbą przepracowanych godzin a liczbą udzielonego odpoczynku udziela się członkowi Komisji w okresie 7 dni od zakończenia pracy w przedłużonym dobowym wymiarze.
6. W razie zaistnienia zdarzenia lotniczego, odpoczynek, o którym mowa w art. 133 Kodeksu pracy, może być udzielony w ciągu 14 dni od dnia, w którym ten odpoczynek był przewidziany.
7. Członek Komisji pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do podjęcia czynności badawczych (dyżur), w wymiarze nieprzekraczającym 200 godzin na miesiąc. Za czas dyżuru pełnionego w domu przysługuje wynagrodzenie w wysokości wynikającej z ilości godzin pozostawania na dyżurze 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. Minister właściwy do spraw transportu na wniosek przewodniczącego Komisji może oddelegować członka Komisji do wykonywania zadań poza siedzibę Komisji. Okres oddelegowania określa przewodniczący Komisji.
11. Do członków Komisji nie stosuje się przepisu art. 151⁵ § 2 zdanie drugie Kodeksu pracy.

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 2001 r. Nr 86, poz. 953, z późn. zm.⁵⁾).

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 98, poz. 1071, Nr 123, poz. 1353 i Nr 128, poz. 1403, z 2002 r. Nr 1, poz. 18, Nr 153, poz. 1271 i Nr 240, poz. 2052, z 2003 r. Nr 228, poz. 2256, z 2005 r. Nr 10, poz. 71 i Nr 169, poz. 1417 oraz z 2006 r. Nr 45, poz. 319.

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. Przewodniczącemu 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 należących do państwowego zasobu kadrowego, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu. Prezes Rady Ministrów odwołuje Prezesa Urzędu.
3. (uchylony).
4. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek Prezesa Urzędu, powołuje nie więcej niż trzech wiceprezesów Urzędu, spośród osób należących do państwowego zasobu kadrowego. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek Prezesa Urzędu, odwołuje wiceprezesów Urzędu.

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 funkcji państwowej władzy nadzorującej w zakresie realizacji zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;
- 5) sprawowanie nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych i certyfikacją podmiotów prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego;
- 6) sprawdzanie zdolności sprzętu lotniczego do lotów;
- 7) sprawdzanie kwalifikacji personelu lotniczego;
- 8) prowadzenie rejestrów: statków powietrznych, lotnisk, lotniczych urzędzeń naziemnych, personelu lotniczego 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 innymi jednostkami organizacyjnymi w zakresie zarządzania ruchem lotniczym oraz zabezpieczania i obsługi ruchu lotniczego;
- 11) współpraca z organami administracji lotniczej i nadzoru lotniczego państw obcych;
- 12) współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie lotnictwa cywilnego;
- 13) współpraca z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i innymi organizacjami międzynarodowymi lotnictwa cywilnego;
- 14) sprawowanie nadzoru nad systemem lotniczej informacji meteorologicznej dla potrzeb lotnictwa cywilnego;
- 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 lotniskowych służb ochrony;
 - 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, o których mowa w rozporządzeniach:
- 1) nr 2299/89/EWG z dnia 24 lipca 1989 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji (Dz. Urz. WE L 220 z 29.07.1989), zmienionego rozporządzeniem nr 3089/93 z dnia 29 października 1993 r. (Dz. Urz. WE L 278 z 11.11. 1993), a następnie rozporządzeniem nr 323/99 z dnia 8 lutego 1999 r. (Dz. Urz. WE L 40 z 13.02.1999);
 - 2) (uchylony);
 - 3) nr 3922/91/EWG 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, z późn. zm.);
 - 4) nr 2407/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych (Dz. Urz. WE L 240 z 24.08.1992);
 - 5) nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych (Dz. Urz. WE L 240 z 24.08.1992);
 - 6) nr 2409/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze (Dz. Urz. WE L 240 z 24.08.1992);
 - 7) nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnotowych zasad przydzielania czasów operacji w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 014 z 22.01.1993, z późn. zm.);

- 8) nr 2027/97/WE z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych (Dz. Urz. WE L 285 z 17.10.1997, z późn. zm.);
- 9) nr 2082/2000/WE z dnia 6 września 2000 r. przyjmującym normy Eurocontrol i zmieniającym dyrektywę 97/15/WE przyjmującą normy Eurocontrol oraz zmieniającym dyrektywę 93/65/EWG (Dz. Urz. WE L 254 z 9.10.2000, z późn. zm.);
- 10) 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 7.9.2002);
- 11) nr 2320/2002/WE z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającym wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego – Deklaracja międzyinstytucjonalna (Dz. Urz. WE L 355 z 30.12.2002);
- 12) nr 622/2003/WE z dnia 4 kwietnia 2003 r. ustanawiającym środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 89 z 05.04.2003);
- 13) nr 1217/2003/WE z dnia 4 lipca 2003 r. ustanawiającym wspólne specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 169 z 08.07.2003);
- 14) nr 1486/2003/WE z dnia 22 sierpnia 2003 r. ustanawiającym procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 213 z 23.08.2003);
- 15) nr 1702/2003/WE z dnia 24 września 2003 r. ustanawiającym zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. WE L 243 z 27.09.2003);
- 16) nr 2042/2003/WE z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie utrzymywania ciągłej 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);
- 17) 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 (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2004, s. 1);
- 18) nr 549/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, s. 1);
- 19) nr 550/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, s. 10);
- 20) nr 551/2004/WE 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, s. 20);

- 21) nr 552/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, s. 26);
 - 22) nr 785/2004/WE 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, s. 1);
 - 23) nr 847/2004/EWG 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, s. 7);
 - 24) nr 1138/2004/WE z dnia 21 czerwca 2004 r. ustanawiającym wspólną definicję części krytycznych stref zastrzeżonych w portach lotniczych (Dz. Urz. UE L 221 z 21.06.2004, s. 6).
3. Prezes Urzędu składa ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne sprawozdanie z działalności.

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 licencje lub świadectwa kwalifikacji obejmujące odpowiednie uprawnienia do wykonywania niektórych czynności nadzoru albo kontroli.

Art. 22a.

Wydatki na dofinansowanie zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa działalności lotniczej i nadzoru w tym zakresie, dofinansowanie obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 183, oraz wydatki Urzędu ustala się w ustawie budżetowej w wysokości nie niższej niż wpłata, o której mowa w art. 129 ust. 2 pkt 5.

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. 77 ust. 2 oraz art. 130;
- 5) ogłoszenia, obwieszczenia i komunikaty.

Art. 24.

1. W Urzędzie działa Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Naczelnym Lekarzem”.
2. Prezes Urzędu nadzoruje działalność Naczelnego Lekarza w zakresie zgodności stosowanych procedur i trybu postępowania przy orzekaniu z wymaganiami określonymi przez prawo lotnicze i przepisy międzynarodowe.
3. Naczelny Lekarz jest powoływany i odwoływany przez ministra właściwego do spraw transportu, na wniosek Prezesa Urzędu, spośród lekarzy będących specjalistami z zakresu medycyny lotniczej.
4. Zastępców Naczelnego Lekarza powołuje i odwołuje Prezes Urzędu, na wniosek Naczelnego Lekarza, spośród lekarzy będących specjalistami z zakresu medycyny lotniczej.

Art. 25.

1. Czynności urzędowe związane z nadzorem nad lotnictwem cywilnym oraz wykonywane w ramach porozumień międzynarodowych, w tym wydawanie przez Prezesa Urzędu koncesji, zezwoleń, licencji, certyfikatów, świadectw i zaświadczeń, określonych w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, a także przeprowadzanie egzaminów, podlegają opłacie lotniczej, chyba że są objęte obowiązkiem opłaty pobieranej przez EASA.
2. Opłaty z tytułu koncesji, zezwoleń, licencji i zaświadczeń stanowią dochód budżetu państwa.
- 2a. Przepisów ust. 2 nie stosuje się do opłat pobieranych przez EASA.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, w drodze rozporządzenia, wykaz czynności urzędowych, o których mowa w ust. 1, wysokość lub sposób ustalania stawek opłat lotniczych, w zależności od rodzaju tych czynności, oraz tryb ich wnoszenia, uwzględniając również ulgi w opłatach za egzaminy dla młodzieży, która nie ukończyła 21 roku życia, oraz młodzieży uczącej się, która nie ukończyła 24 roku życia, dla żołnierzy odbywających zasadniczą służbę wojskową oraz dla osób niepełnosprawnych.
4. Ściągnięcie należności z tytułu opłat, o których mowa w ust. 1, następuje na podstawie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.

Art. 26. (uchylony).

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, po okazaniu legitymacji służbowej, 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) zabezpieczenia statku powietrznego znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione w celu niedopuszczenia do dalszego jego używania lub w przypadku naruszenia zasad użytkowania;
 - 6) zabezpieczenia w celu niedopuszczenia do dalszego używania lub przyjęcia do depozytu urządzenia wykorzystywanego do działalności lotniczej, znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione.
4. Przepisy ust. 1 i 2 nie naruszają uprawnień kontrolnych przysługujących EASA. Przepisy ust. 3 stosuje się odpowiednio do pracowników EASA.
5. Upoważnienie do przeprowadzania kontroli, o której mowa w ust. 2, okazuje się w dniu rozpoczęcia tej kontroli.

Art. 27a.

W przypadku kontroli wykonywanej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, uprawnienia, o których mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1–4, przysługują również przedstawicielom Komisji Europejskiej oraz przedstawicielom innych państw członkowskich Unii Europejskiej, wykonującym tę kontrolę zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1486/2003/WE z dnia 22 sierpnia 2003 r. ustanawiającego procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

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. 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. 49 i 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 nadzorowi organów lotniczych państwa przynależności, w szczególności w zakresie zdatności do lotów i eksploatacji statku.
3. Skutki prawne wpisania statku powietrznego do rejestru statków powietrznych, ustanowionego przez kilka państw, ocenia się zgodnie z przepisami międzynarodowymi.
4. Jeżeli statek powietrzny jest jednocześnie wpisany do rejestrów różnych państw obcych, uznaje się wyłącznie wpis, który nastąpił najwcześniej.
5. Przeniesienie rejestracji statku powietrznego z rejestru statków powietrznych jednego państwa do rejestru statków powietrznych innego państwa następuje z zachowaniem przepisów obu państw oraz zgodnie z wiążącymi te państwa przepisami międzynarodowymi.
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 główne miejsce wykonywania działalności przedsiębiorstwa użytkownika statku powietrznego lub miejsce zamieszkania użytkownika nieprowadzącego przedsiębiorstwa nie znajduje się w państwie rejestracji statku powietrznego, nadzór, o którym mowa w art. 31 ust. 2, może być w całości lub w części, w drodze porozumienia zawartego między organami nadzoru, przekazany organom nadzoru lotniczego państwa głównego ośrodka działalności przedsiębiorstwa lub miejsca zamieszkania użytkownika.
2. Wykonywanie niektórych funkcji nadzoru, o którym mowa w art. 31 ust. 2, może być w trybie ust. 1 przekazane organowi międzynarodowemu albo organowi państwa innego niż państwo rejestracji statku powietrznego lub państwo siedziby przedsiębiorstwa lub miejsca zamieszkania użytkownika.

3. O przekazaniu funkcji nadzoru zgodnie z przepisami ust. 1 i 2 Prezes Urzędu zawiadamia ministra właściwego do spraw transportu, Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i władze zainteresowanych państw.

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 oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw edukacji i sportu⁶⁾, z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa lotów i przepisów międzynarodowych, może wyłączyć zastosowanie niektórych przepisów niniejszej ustawy oraz przepisów wydanych na jej podstawie do niektórych rodzajów statków powietrznych, o których mowa 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.
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. Prezes Urzędu dokonuje wpisania statku powietrznego do rejestru statków, zmiany danych rejestrowych, odmowy wpisania i wykreślenia statku powietrznego z tego rejestru, w drodze decyzji administracyjnej.
2. Prezes Urzędu może upoważnić do wykonywania niektórych czynności związanych z prowadzeniem rejestru statków inne organy albo jednostki wyspecjalizowane w wykonywaniu takich czynności.
3. Wypisy z rejestru wydaje się na wniosek zainteresowanych podmiotów.

⁶⁾ Obecnie minister właściwy do spraw kultury fizycznej i sportu zgodnie z art. 15 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2003 r. Nr 159, poz. 1548, Nr 162, poz. 1568 i Nr 190, poz. 1864, z 2004 r. Nr 19, poz. 177, Nr 69, poz. 624, Nr 91, poz. 873, Nr 96, poz. 959, Nr 116, poz. 1206, Nr 238, poz. 2390 i Nr 273, poz. 2702, z 2005 r. Nr 17, poz. 141, Nr 33, poz. 288, Nr 155, poz. 1298, Nr 169, poz. 1414 i 1417 i Nr 267, poz. 2258 oraz z 2006 r. Nr 45, poz. 319 i Nr 75, poz. 519).

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 powietrznych 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 i 2;
 - 2) znaki rejestracyjne oraz typ i numer fabryczny statku powietrznego.
2. Każda zmiana danych rejestrowych podlega wpisowi do rejestru.
3. Rejestr statków jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze są poufne.
4. Wypisy z rejestru wydaje się na wniosek zainteresowanych podmiotów.

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 wydane przez Prezesa Urzędu lub uznane przez niego obce świadectwo zdatności do lotu;
 - 2) oświadczenie, że statek powietrzny nie jest zarejestrowany w rejestrze innego państwa;
 - 3) dokumenty potwierdzające istnienie wobec statku powietrznego prawa własności i ograniczonych praw rzeczowych;
 - 4) ważną umowę ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z tytułu użytkowania statku powietrznego;
 - 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. Do rejestru statków powietrznych może być wpisany wyłącznie statek powietrzny, dla którego Prezes Urzędu wydał świadectwo zdatności do lotu lub w przypadku którego Prezes Urzędu uznał świadectwo zdatności do lotu wydane przez właściwy organ obcego państwa.
5. Jeżeli dane podlegające wpisowi opierają się na dokumentach, dokumenty te powinny być dołączone do zgłoszenia w oryginałach albo uwierzytelnionych 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. Okoliczność podlegająca wpisowi do rejestru statków jest skuteczna wobec osób trzecich, gdy została wpisana do rejestru.
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.
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 razie bezskutecznego upływu terminu, o którym mowa w ust. 4, Prezes Urzędu wykreśla statek powietrzny z rejestru.

Art. 41.

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

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.

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

Art. 46.

Zabrania się, z zastrzeżeniem art. 49 i 50, używać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej statku powietrznego, który nie posiada ważnego świadectwa zdatności do lotu albo równorzędnego dokumentu lub nie spełnia warunków określonych w certyfikacie typu lub innym równoważnym dokumencie.

Art. 47.

1. Prezes Urzędu stwierdza zgodność typu statku powietrznego, silnika lub śmigła z właściwymi przepisami technicznymi przez wydanie certyfikatu typu. Wydanie tego certyfikatu następuje na wniosek osoby, która wykaże swój interes prawny i przedstawi projekt typu oraz dokumentację wykazującą spełnienie tych przepisów technicznych.

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

Art. 48.

1. Zgodność stanu technicznego każdego statku powietrznego z danymi zawartymi w certyfikacie i projekcie typu oraz jego właściwy stan techniczny stwierdza się przez wydanie świadectwa zdatności do lotu.
2. Prezes Urzędu stwierdza zdatność statku powietrznego do lotu na wniosek właściciela lub innego użytkownika statku powietrznego.
3. O wydaniu świadectwa zdatności do lotu, o jego zmianie lub o odmowie jego wydania rozstrzyga Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.
4. Prezes Urzędu odmawia wydania świadectwa zdatności do lotu, jeżeli statek powietrzny nie spełnia wymagań w zakresie zdatności do lotu lub wymagań usta-

nowionych ze względu na ochronę środowiska przed nadmiernym hałasem, wibracją i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza.

5. Prezes Urzędu może zawiesić albo cofnąć świadectwo zdatności do lotu, jeżeli statek powietrzny utracił wymaganą zdatność do lotu.

Art. 49.

1. Prototyp statku powietrznego albo statek powietrzny, dla którego nie wydano jeszcze świadectwa zdatności do lotu, może zostać dopuszczony do lotów próbnych na podstawie pisemnej zgody Prezesa Urzędu.
2. Prezes Urzędu udziela zgody, o której mowa w ust. 1, jeżeli zostały spełnione wszystkie wymogi określone w przepisach, o których mowa w art. 53 ust. 3 pkt 1 i 2.
3. Zdatość do lotu prototypu statku powietrznego oraz statku powietrznego znajdującego się w trakcie prób mających na celu określenie jego zdatności do lotu Prezes Urzędu stwierdza wydaniem świadectwa oględzin.

Art. 50.

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

Art. 51.

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

Art. 52.

Świadectwo zdatności statku powietrznego do lotu, zezwolenie na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu oraz potwierdzenie spełnienia przez statek powietrzny wymagań dotyczących ochrony środowiska, wydane lub potwier-

dzone przez właściwy organ innego państwa, Prezes Urzędu może uznać za ważne na równi z takimi samymi dokumentami wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie i na warunkach określonych w przepisach międzynarodowych, lub też jeżeli zostanie wykazane, że wymagania przyjęte przy wydawaniu lub potwierdzaniu tych świadectw, zezwoleń i dokumentów nie były niższe niż określone zgodnie z niniejszą ustawą.

Art. 53.

1. Minister właściwy do spraw transportu w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych oraz mając na uwadze przepisy rozporządzenia nr 1592/2002 z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz ustanowienia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, rozporządzenia nr 1702/2003/WE z dnia 24 września 2003 r. ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących oraz rozporządzenia nr 2042/2003/WE z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie utrzymywania ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania, określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) szczegółowe przepisy techniczne stosowane przy ocenie zdatności statków powietrznych do lotu;
 - 2) tryb sprawdzania zdatności statków powietrznych do lotu, wydawania świadectw zdatności do lotu, tryb odnawiania ważności świadectw zdatności do lotu, stwierdzania w drodze okresowych inspekcji utrzymywania przez statek powietrzny jego zdatności do lotu, oraz uzyskiwanie zezwoleń na loty bez takich świadectw;
 - 3) okres ważności świadectwa zdatności do lotu;
 - 4) przepisy techniczne o zdatności do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej;
 - 5) wzór świadectwa zdatności do lotu oraz wniosku o jego wydanie;
 - 6) tryb i sposób zawieszania i cofania świadectw zdatności do lotu w przypadkach, o których mowa w art. 48 ust. 5.
2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych wymagania, jakie powinny spełniać statki powietrzne ze względu na ochronę środowiska przed hałasem, wibracjami oraz zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) tryb składania wniosku o wydanie świadectwa oględzin statku powietrznego oraz wzór świadectwa oględzin i wniosku o jego wydanie;
 - 2) warunki wykonywania lotów próbnych;
 - 3) tryb wydawania, zawieszania i cofania świadectwa oględzin, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.

Art. 53a.

1. Zdatność statków powietrznych do lotów oraz zdatność ich silników i śmigieł jest sprawdzana z uwzględnieniem przepisów 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 oraz zgodnie z rozporządzeniem nr 1702/2003/WE z dnia 24 września 2003 r. ustanawiającym zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących.
2. Zgodność stanu technicznego każdego ze statków powietrznych z danymi zawartymi w certyfikacie i projekcie typu oraz jego właściwy stan techniczny stwierdza się z uwzględnieniem przepisów, o których mowa w ust. 1.

Dział IV**Lotniska, lądowiska i lotnicze urządzenia naziemne****Rozdział 1****Zakładanie i rejestrowanie lotnisk****Art. 54.**

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

Art. 55.

1. Lotnisko można założyć po uzyskaniu zezwolenia udzielonego przez Prezesa Urzędu na wniosek zainteresowanego.
2. Zezwolenie na założenie lotniska może uzyskać:
 - 1) organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna;
 - 3) spółka prawa handlowego lub spółdzielnia zarejestrowana w Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 4) stowarzyszenie, którego przedmiotem działalności jest działalność lotnicza, utworzone zgodnie z przepisami prawa polskiego;

- 5) osoba fizyczna posiadająca miejsce stałego pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:
- 1) dokumenty potwierdzające spełnienie przez wnioskodawcę wymogów, o których mowa w ust. 2;
 - 2) odpis decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu;
 - 3) program wykorzystania lotniska;
 - 4) prognozę i plan organizacji ruchu lotniczego na lotnisku i w jego rejonie ze wskazaniem sposobów uniknięcia kolizji z ruchem prowadzonym z istniejących już sąsiednich lotnisk;
 - 5) projekt zagospodarowania terenu lotniska;
 - 6) projekt programu ochrony lotniska;
 - 7) dokumenty stwierdzające prawo dysponowania nieruchomością na cele budowy lotniska;
 - 8) mapę z naniesionymi ograniczeniami wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu, z uwzględnieniem istniejących przeszkód lotniczych;
 - 9) profile pól wznoszenia i podejścia;
 - 10) stanowisko państwowego wojewódzkiego inspektora sanitarnego odnośnie do wymagań higienicznych i zdrowotnych zakładanego lotniska oraz wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska odnośnie do wpływu zakładanego lotniska na środowisko.

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) wydanie zezwolenia na założenie lotniska pociągałoby za sobą znaczne zagrożenie dla środowiska bądź zagrażałoby interesowi gospodarki narodowej, obronności lub bezpieczeństwu państwa.
2. Zezwolenie na założenie lotniska może zawierać warunek spełnienia przez wnioskodawcę dodatkowych wymagań określonych w tym zezwoleniu, wiążących się z eksploatacją lotniska, ochroną środowiska, racjonalizacją zagospodarowania przestrzennego albo ochroną lub zabezpieczeniem praw osób trzecich, a także ochroną życia i zabezpieczeniem mienia osób znajdujących się na terenie 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.
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 i 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 ustawy z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2005 r. Nr 196, poz. 1631).
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:
 - 1) dokumenty, o których mowa w art. 55 ust. 3;
 - 2) zezwolenie na założenie lotniska.
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 rozstrzyga Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.
6. Do rejestru lotnisk wpisuje się jako zarządzającego lotniskiem zakładającego lotnisko lub, na jego wniosek, inny podmiot spełniający wymagania określone w art. 55. W przypadku lotniska użytku publicznego zarządzający lotniskiem powinien posiadać zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1.
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. 60.

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

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. 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 cywilnych;

- 3) szczegółowe warunki i tryb prowadzenia rejestru lotnisk cywilnych, 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) wymagania techniczne i eksploatacyjne w stosunku do lotnisk.

Art. 64.

1. Kto zamierza nabyć akcje lub udziały w spółce zakładającej lotnisko lub w spółce zarządzającej istniejącym lotniskiem w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie odpowiednio 25 %, 33 % lub 49 % ogólnej liczby głosów na zebraniu wspólników lub walnym zgromadzeniu, jest obowiązany zawiadomić o tym Prezesa Urzędu pod rygorem nieważności.
2. Zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się przed zamierzonym terminem nabycia akcji lub udziałów. Akcje lub udziały można nabyć, jeżeli w terminie 30 dni od dnia doręczenia zawiadomienia Prezes Urzędu nie zakaze ich nabycia.
3. Prezes Urzędu 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, ze względu na zagrożenie ważnego interesu gospodarczego państwa albo bezpieczeństwa państwa lub dóbr osobistych obywateli.

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.

Rozdział 2

Eksploatacja lotnisk

Art. 66.

1. Statki powietrzne, z zastrzeżeniem art. 93 ust. 1, mogą startować i lądować na lotniskach wpisanych do rejestru lotnisk i których nazwy zostały opublikowane w dzienniku urzędowym Urzędu.
2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może odmówić przyjęcia statku powietrznego wyłącznie ze względu na ważne okoliczności związane z funkcjonowaniem lotniska, uniemożliwiające bezpieczne jego lądowanie.
3. Zarządzający lotniskiem nie może odmówić zezwolenia na lądowanie przymusowe statku powietrznego znajdującego się w niebezpieczeństwie lub statku powietrznego wykonującego lot w celu ochrony życia lub zdrowia lub w celu przeciwdziałania klęskom żywiołowym, a także lot w ramach działań bezpośrednio związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i z obronnością państwa.

Art. 67.

1. Statki powietrzne i przewoźnicy lotniczy mają prawo korzystania z lotnisk użytku publicznego na równych zasadach.
2. Warunki korzystania z lotnisk użytku publicznego oraz opłaty za to korzystanie mogą być zróżnicowane jedynie ze względu na rodzaje i charakterystyki statków powietrznych oraz 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 (Dz. U. Nr 173, poz. 1807, z późn. zm.⁷⁾).
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 2000 r. Nr 14, poz. 176, z późn. zm.⁸⁾), z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych

⁷⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 281, poz. 2777, z 2005 r. Nr 33, poz. 289, Nr 94, poz. 788, Nr 143, poz. 1199, Nr 175, poz. 1460, Nr 177, poz. 1468, Nr 178, poz. 1480, Nr 179, poz. 1485, Nr 180, poz. 1494 i Nr 183, poz. 1538 oraz z 2006 r. Nr 17, poz. 127.

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 22, poz. 270, Nr 60, poz. 703, Nr 70, poz. 816, Nr 104, poz. 1104, Nr 117, poz. 1228 i Nr 122,

(Dz. U. Nr 137, poz. 887, z późn. zm.⁹⁾), z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 39, poz. 353, z późn. zm.¹⁰⁾) oraz z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. Nr 210, poz. 2135, z późn. zm.¹¹⁾).

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.
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

poz. 1324, z 2001 r. Nr 4, poz. 27, Nr 8, poz. 64, Nr 52, poz. 539, Nr 73, poz. 764, Nr 74, poz. 784, Nr 88, poz. 961, Nr 89, poz. 968, Nr 102, poz. 1117, Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190, Nr 125, poz. 1363 i 1370 i Nr 134, poz. 1509, z 2002 r. Nr 19, poz. 199, Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 78, poz. 715, Nr 89, poz. 804, Nr 135, poz. 1146, Nr 141, poz. 1182, Nr 169, poz. 1384, Nr 181, poz. 1515, Nr 200, poz. 1679 i Nr 240, poz. 2058, z 2003 r. Nr 7, poz. 79, Nr 45, poz. 391, Nr 65, poz. 595, Nr 84, poz. 774, Nr 90, poz. 844, Nr 96, poz. 874, Nr 122, poz. 1143, Nr 135, poz. 1268, Nr 137, poz. 1302, Nr 166, poz. 1608, Nr 202, poz. 1956, Nr 222, poz. 2201, Nr 223, poz. 2217 i Nr 228, poz. 2255, z 2004 r. Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535, Nr 93, poz. 894, Nr 99, poz. 1001, Nr 109, poz. 1163, Nr 116, poz. 1203, 1205 i 1207, Nr 120, poz. 1252, Nr 123, poz. 1291, Nr 162, poz. 1691, Nr 210, poz. 2135, Nr 263, poz. 2619 i Nr 281, poz. 2779 i 2781, z 2005 r. Nr 25, poz. 202, Nr 30, poz. 262, Nr 85, poz. 725, Nr 86, poz. 732, Nr 90, poz. 757, Nr 102, poz. 852, Nr 143, poz. 1199 i 1202, Nr 155, poz. 1298, Nr 164, poz. 1365 i 1366, Nr 169, poz. 1418 i 1420, Nr 177, poz. 1468, Nr 179, poz. 1484, Nr 180, poz. 1495 i Nr 183, poz. 1538 oraz z 2006 r. Nr 46, poz. 328.

⁹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1998 r. Nr 162, poz. 1118 i 1126, z 1999 r. Nr 26, poz. 228, Nr 60, poz. 636, Nr 72, poz. 802, Nr 78, poz. 875 i Nr 110, poz. 1256, z 2000 r. Nr 9, poz. 118, Nr 95, poz. 1041, Nr 104, poz. 1104 i Nr 119, poz. 1249, z 2001 r. Nr 8, poz. 64, Nr 27, poz. 298, Nr 39, poz. 459, Nr 72, poz. 748, Nr 100, poz. 1080, Nr 110, poz. 1189, Nr 111, poz. 1194, Nr 130, poz. 1452 i Nr 154, poz. 1792, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 41, poz. 365, Nr 74, poz. 676, Nr 155, poz. 1287, Nr 169, poz. 1387, Nr 199, poz. 1673, Nr 200, poz. 1679 i Nr 241, poz. 2074, z 2003 r. Nr 56, poz. 498, Nr 65, poz. 595, Nr 135, poz. 1268, Nr 149, poz. 1450, Nr 166, poz. 1609, Nr 170, poz. 1651, Nr 190, poz. 1864, Nr 210, poz. 2037, Nr 223, poz. 2217 i Nr 228, poz. 2255, z 2004 r. Nr 19, poz. 177, Nr 64, poz. 593, Nr 99, poz. 1001, Nr 121, poz. 1264, Nr 146, poz. 1546, Nr 173, poz. 1808, Nr 187, poz. 1925 i Nr 210, poz. 2135 oraz z 2005 r. Nr 64, poz. 565, Nr 86, poz. 732, Nr 132, poz. 1110, Nr 143, poz. 1199 i 1202, Nr 150, poz. 1248, Nr 163, poz. 1362, Nr 164, poz. 1366, Nr 169, poz. 1412, Nr 183, poz. 1538, Nr 184, poz. 1539 i Nr 249, poz. 2104.

¹⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 64, poz. 593, Nr 99, poz. 1001, Nr 120, poz. 1252, Nr 121, poz. 1264, Nr 144, poz. 1530, Nr 191, poz. 1954, Nr 210, poz. 2135 i Nr 236, poz. 2355 oraz z 2005 r. Nr 41, poz. 401, Nr 167, poz. 1397 i Nr 169, poz. 1412 i 1421.

¹¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 94, poz. 788, Nr 132, poz. 1110, Nr 138, poz. 1154, Nr 157, poz. 1314, Nr 164, poz. 1366, Nr 169, poz. 1411 i Nr 179, poz. 1485 oraz z 2006 r. Nr 75, poz. 519.

operacji lotniczych podlegających koordynacji w danym porcie lotniczym w dwóch ostatnich sezonach rozkładowych.

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. 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. Przedsiębiorca, który ma zamiar wykonywać działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, obowiązany jest uzyskać zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1.
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 cywilnych;
 - 4) określić granicę części lotniczej lotniska, podlegającą zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu;
 - 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.
- 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 zobowiązany jest, na wniosek właściwego komendanta placówki Straży Granicznej stwierdzający istnienie zagrożenia bezpieczeństwa lotów, do bezzwłocznego uniemożliwienia wykonywania pracy lub innych

czynności osobom realizującym zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w portach lotniczych.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obowiązany jest ponadto:

- 1) prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający ciągłość ruchu lotniczego;
- 2) niezwłocznie zawiadamiać zainteresowanych o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania.

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

Art. 71.

1. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, ograniczyć ruch na lotnisku lub zamknąć dla ruchu lotniczego na czas oznaczony lotnisko niespełnia-

jące 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 przez cywilne poddźwiękowe samoloty z napędem odrzutowym, posiadające maksymalną masę startową nie mniejszą niż 34 000 kg albo mieszczące, zgodnie z certyfikatem typu samolotu, więcej niż dziewiętnaście miejsc pasażerskich, z wyłączeniem miejsc przeznaczonych wyłącznie dla załogi, operacji lotniczych w celu ograniczenia hałasu emitowanego na lotnisku, na którym, w ciągu ostatnich trzech 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 zdatności 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 (Dz. U. Nr 80, poz. 717, z późn. zm.¹²⁾);
 - 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:

¹²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 6, poz. 41 i Nr 141, poz. 1492, z 2005 r. Nr 113, poz. 954 i Nr 130, poz. 1087 oraz z 2006 r. Nr 45, poz. 319.

- 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 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 2004 r. Nr 261, poz. 2603, z późn. zm.¹³⁾).
4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, lotniska międzynarodowe, z uwzględnieniem potrzeb danego regionu oraz przepisów określających lotnicze przejścia graniczne.
5. W przypadkach lotów związanych z przeprowadzaniem imprez sportowych i kulturalnych oraz innych lotów niehandlowych Prezes Urzędu, po uzgodnieniu z Komendantem Głównym Straży Granicznej, na wniosek zarządzającego lotniskiem, z uwzględnieniem art. 146, może wyrazić zgodę na dokonywanie przez statki powietrzne wykonujące loty międzynarodowe, przez czas określony, startów i lądowań na lotniskach innych niż określone w ust. 1.
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. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) zakres korzystania z obiektów i urządzeń lotniska, o których mowa w ust. 1, niezbędny do wykonywania zadań służb państwowych i organów administracji publicznej;
 - 2) szczegółowe zasady i sposób pokrycia kosztów działania na lotniskach służb i organów, o których mowa w ust. 1;
 - 3) maksymalną wysokość opłat z tytułu kosztów, o których mowa w pkt 2, oraz sposób, warunki i zakres ulg i zwolnień od tych opłat, mając na uwadze racjonalne wykorzystanie obiektów i urządzeń lotniska, przy jednoczesnym zapewnieniu skutecznej realizacji zadań tych służb i organów.

Art. 75.

Zarządzający lotniskiem może pobierać opłaty za wykonywanie usług związanych z obsługą operacji startu, lądowania, postoju statków powietrznych, obsługą pasażerów i ładunków, statków powietrznych i ich załóg (opłaty lotniskowe), za wykonywanie usług, o których mowa w art. 176, jeżeli są świadczone przez zarządzającego lotniskiem, oraz za inne usługi związane z działalnością lotniska.

Art. 76.

1. Nie pobiera się opłat lotniskowych za starty, lądowania i postój statków powietrznych wykonujących loty w celu obrony przed skutkami klęsk żywiołowych.

¹³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 281, poz. 2782 oraz z 2005 r. Nr 130, poz. 1087, Nr 169, poz. 1420 i Nr 175, poz. 1459.

wych oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego, chyba że loty te wykonywane są w ramach prowadzonej działalności gospodarczej.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, maksymalną wysokość opłat lotniskowych dla państwowych statków powietrznych wykonujących loty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa państwa, ochroną granicy państwowej lub poszukiwaniem i ratownictwem, a także sposób i warunki przyznawania ulg i zwolnień od tych opłat oraz zakres ulg i zwolnień, uwzględniając uzasadnione koszty poniesione przez podmiot świadczący usługę oraz zobowiązania wynikające z umów międzynarodowych.

Art. 77.

1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przedstawia Prezesowi Urzędu z co najmniej kwartalnym wyprzedzeniem przed planowanym dniem wejścia w życie, opracowany po zasięgnięciu opinii przedstawicieli przewoźników lotniczych korzystających stale z lotniska, projekt opłat lotniskowych z wyszczególnieniem składających się na te opłaty: wysokości opłat standardowych, dodatkowych, zniżkowych i rabatowych, szczegółowych zasad ich naliczania i pobierania, dołączając uzasadnienie. Termin ten może być za zgodą Prezesa Urzędu skrócony w wyjątkowych okolicznościach.
2. Opłaty lotniskowe, o których mowa w ust. 1, po zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz są zamieszczane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3.
3. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, odmówić zatwierdzenia opłaty lotniskowej lub nakazać jej zmianę, w przypadku gdy jest ona niezgodna z zasadami ustalonymi w prawie lotniczym lub w przepisach międzynarodowych.
4. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, organizacji zarządzających lotniskami i użytkowników lotnisk określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania dotyczące ustalania i zatwierdzania opłat lotniskowych, z uwzględnieniem zasad ustalonych w art. 67 ust. 1 i 2 oraz zasad wynikających z przepisów międzynarodowych.

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. 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. 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.

W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotniska zarządzający lotniskiem:

- 1) opracowuje instrukcję operacyjną lotniska;
- 2) opracowuje i przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu program ochrony lotniska, po jego zaopiniowaniu przez Radę Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego;
- 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 lotniskową służbę ochrony 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 o wydanie decyzji w sprawie usunięcia przeszkody, która nie jest obiektem budowlanym, stanowiącej zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego dla zarejestrowanego, czynnego lotniska, 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.

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.

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 plan działania w sytuacjach zagrożenia;
 - 2) opracować instrukcję bezpieczeństwa pożarowego dla lotniska, zgodnie z przepisami międzynarodowymi, oraz określić w niej sposoby postępowania w przypadku powstania pożaru lub innego miejscowego zagrożenia, uzgodnioną z właściwym terenowo komendantem Państwowej Straży Pożarnej;
 - 3) zorganizować i zapewnić funkcjonowanie służby ratowniczo-gaśniczej, wyposażonej w sprzęt specjalistyczny;
 - 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 2002 r. Nr 147, poz. 1229, z późn. zm.¹⁴).
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 lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych, o których mowa w art. 84 ust. 2 pkt 2, 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.

¹⁴) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 52, poz. 452, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 oraz z 2005 r. Nr 100, poz. 835 i 836.

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. 88.

1. Prezes Urzędu prowadzi rejestr lotniczych urządzeń naziemnych używanych dla potrzeb lotnictwa cywilnego, zwany dalej „rejestrzem urządzeń naziemnych”.
2. Rejestr urządzeń naziemnych jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze pozostają poufne.
3. Wpisowi do rejestru urządzeń naziemnych podlegają następujące lotnicze stałe urządzenia naziemne, jeżeli mają być używane dłużej niż 6 miesięcy:

- 1) urządzenia radiokomunikacyjne;
 - 2) urządzenia radiolokacyjne;
 - 3) urządzenia radionawigacyjne;
 - 4) wzrokowe pomoce nawigacyjne;
 - 5) automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych.
4. Wpisanie urządzenia naziemnego do rejestru urządzeń naziemnych następuje na wniosek zakładającego urządzenie naziemne.
 5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć w szczególności:
 - 1) informację o rodzaju urządzenia i celu, w jakim ma być stosowane;
 - 2) współrzędne geograficzne anteny promieniującej urządzenia;
 - 3) charakterystykę techniczną urządzenia;
 - 4) odpis zezwolenia właściwego organu administracji telekomunikacyjnej na zakładanie i używanie urządzenia radiokomunikacyjnego, jeżeli takie zezwolenie jest wymagane.
 6. Na dowód wpisania lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru urządzeń naziemnych Prezes Urzędu wydaje zaświadczenie.
 7. Prezes Urzędu odmawia wpisania urządzenia naziemnego do rejestru urządzeń naziemnych, jeżeli wnioskodawca nie spełnił wymagań, o których mowa w ust. 5, załączone do wniosku dokumenty są niezgodne ze stanem faktycznym lub prawnym albo urządzenie naziemne nie odpowiada warunkom technicznym określonym w tych dokumentach lub w warunkach technicznych ustalonych na podstawie art. 92 pkt 2.
 8. O wpisie i o odmowie wpisania urządzenia naziemnego do rejestru urządzeń naziemnych oraz o jego wykreśleniu z rejestru rozstrzyga Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.
 9. Lotnicze urządzenie naziemne może być używane dla potrzeb ruchu lotniczego, jeżeli posiada zezwolenie na eksploatację oraz zaświadczenie o wpisie tego urządzenia do rejestru 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 wykreślenia 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 mogą lądować i startować na lądowiskach i w innych miejscach poza lotniskami wpisanymi do rejestru lotnisk, w przypadkach:
 - 1) przymusowego lądowania;
 - 2) ratowania życia lub zdrowia ludzkiego albo udziału w zwalczaniu klęsk żywiołowych;
 - 3) uzasadnionych potrzebami szkolenia lub treningu;
 - 4) uzasadnionych potrzebami usług lotniczych;

- 5) jeżeli pozwalają na to przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 4.
2. Rozpoczęcie użytkowania lądowiska może nastąpić po jego zgłoszeniu przez użytkownika do ewidencji prowadzonej przez Prezesa Urzędu oraz po wykazaniu przez użytkownika i potwierdzeniu przez Prezesa Urzędu, że lądowisko odpowiada właściwym wymaganiom.
3. Do lądowisk stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące lotnisk z zastrzeżeniem ust. 4 i 5.
4. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, wyłączyć zastosowanie przepisów dotyczących lotnisk w stosunku do lądowisk, określając jednocześnie wymagania, jakie powinny spełniać lądowiska ze względu na bezpieczeństwo ruchu lotniczego i ochronę środowiska.
5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady prowadzenia ewidencji lądowisk, tryb zgłaszania lądowisk do ewidencji, wzór ewidencji oraz szczegółowe zasady dopuszczania lądowisk do użytkowania mające na względzie bezpieczeństwo ruchu lotniczego.

Dział V

Personel lotniczy

Rozdział 1

Kwalifikacje personelu

Art. 94.

1. Do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych są uprawnieni wyłącznie członkowie personelu lotniczego oraz osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym prowadzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 4 lit. e oraz 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 niniejszej ustawy 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.
6. Licencje są wymagane dla następujących specjalności personelu lotniczego:

- 1) personel wchodzący w skład załóg statków powietrznych:
 - a) pilot samolotowy turystyczny,
 - b) pilot samolotowy zawodowy,
 - c) pilot samolotowy liniowy,
 - d) pilot śmigłowcowy turystyczny,
 - e) pilot śmigłowcowy zawodowy,
 - f) pilot śmigłowcowy liniowy,
 - g) pilot wiatrakowcowy turystyczny,
 - h) pilot wiatrakowcowy zawodowy,
 - i) pilot sterowcowy liniowy,
 - j) pilot sterowcowy zawodowy,
 - k) pilot balonu wolnego,
 - l) pilot szybowcowy,
 - m) nawigator lotniczy,
 - n) mechanik pokładowy,
 - o) radiooperator pokładowy;
 - 2) skoczek spadochronowy zawodowy;
 - 3) mechanik poświadczenia obsługi statku powietrznego;
 - 4) kontroler ruchu lotniczego;
 - 5) dyspozytor lotniczy;
 - 6) informator służby informacji powietrznej;
 - 7) operator tankowania statków powietrznych.
7. W licencji mogą być wpisane dodatkowe uprawnienia w zakresie wykonywanych czynności.
8. W odniesieniu do niewymienionych w ust. 6 specjalności personelu lotniczego wykonującego czynności w składzie załóg statków powietrznych lub inne czynności lotnicze minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, o którym mowa w art. 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 pkt 1–3, 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 do 495 kg;
 - 5) pilot-operator modelu latającego;
 - 6) skoczek spadochronowy.
3. Aby uzyskać świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego, osoba ubiegająca się o nie musi spełniać następujące wymagania dla poszczególnych specjalności w zakresie wieku i wykształcenia:
 - 1) pilot lotni – ukończone 15 lat, posiadanie co najmniej podstawowego wykształcenia oraz zgoda opiekunów prawnych;
 - 2) pilot motolotni – ukończone 15 lat, wykształcenie co najmniej gimnazjalne albo równorzędne oraz zgoda opiekunów prawnych;
 - 3) pilot paralotni – ukończone 15 lat, posiadanie co najmniej podstawowego wykształcenia oraz zgoda opiekunów prawnych;
 - 4) pilot statku powietrznego o maksymalnej masie startowej do 495 kg – ukończone 16 lat, wykształcenie co najmniej gimnazjalne albo równorzędne oraz zgoda opiekunów prawnych;
 - 5) skoczek spadochronowy – ukończone 16 lat, posiadanie co najmniej podstawowego wykształcenia oraz zgoda opiekunów prawnych;
 - 6) pilot-operator modelu latającego – ukończone 16 lat, posiadanie co najmniej podstawowego wykształcenia oraz zgoda opiekunów prawnych.
4. Świadectwa kwalifikacji wydawane są przez Prezesa Urzędu.
- 4a. Świadectwa kwalifikacji oraz inne dokumenty stwierdzające posiadane kwalifikacje wydane dla specjalności, o których mowa w ust. 2, wydane przez upoważniony organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, 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. 96.

1. Licencja może być udzielona osobie, która łącznie spełnia następujące warunki:
 - 1) korzysta w pełni z praw publicznych;
 - 2) ma pełną zdolność do czynności prawnych;
 - 3) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa;

- 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 na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 3 i ust. 3 dotyczące ukończenia szkolenia lotniczego, praktyki lotniczej oraz posiadania wiedzy i umiejętności, potwierdzone zdaniem egzaminu państwowego, o którym mowa w art. 99 ust. 1.
2. Aby uzyskać licencję członka personelu lotniczego, osoba ubiegająca się o nią musi spełniać następujące wymagania dla poszczególnych specjalności w zakresie wieku i wykształcenia:
- 1) pilot szybowcowy – ukończone 16 lat oraz wykształcenie co najmniej gimnazjalne albo równorzędne, a jeżeli z licencji wynika uprawnienie do wykonywania zawodowego czynności pilota – ukończone 18 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie;
 - 2) pilot turystyczny, bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja – ukończone 17 lat oraz wykształcenie co najmniej gimnazjalne albo równorzędne;
 - 3) pilot zawodowy, bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja – ukończone 18 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie;
 - 4) pilot liniowy, bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja – ukończone 21 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie;
 - 5) pilot balonu wolnego – ukończone 17 lat oraz wykształcenie co najmniej gimnazjalne albo równorzędne, a jeżeli z jego licencji wynika uprawnienie do wykonywania zawodowego czynności pilota – ukończone 18 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie;
 - 6) mechanik poświadczenia obsługi statku powietrznego – ukończone 18 albo 21 lat, w zależności od dodatkowych uprawnień, o których mowa w art. 94 ust. 7, oraz co najmniej średnie wykształcenie;
 - 6a) operator tankowania statków powietrznych – ukończone 18 albo 21 lat, w zależności od dodatkowych uprawnień, o których mowa w art. 94 ust. 7, oraz co najmniej średnie wykształcenie;
 - 7) pozostałe specjalności członków personelu lotniczego – ukończone 18 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie, z wyjątkiem osób, o których mowa w art. 94 ust. 9, dla których wymagania mogą być obniżone do ukończenia 16 lat i wykształcenia podstawowego.
3. Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawiesza uznanie, przywraca 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 obcego państwa może być w Rzeczypospolitej Polskiej uznana za ważną na równi z licencją polską:
- 1) jeżeli wynika to z umowy międzynarodowej;

- 2) w innych przypadkach, jeżeli wymagania stawiane przy jej wydaniu nie były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.
- 5a. Licencja wydana lub potwierdzona przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1, uznawana jest w Rzeczypospolitej Polskiej za ważną na równi z licencją polską, chyba że wymagania stawiane przy jej wydaniu były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.
6. Zawieszenie licencji i wynikających z niej uprawnień lub niektórych wynikających z niej uprawnień ma charakter okresowy.

Art. 97.

1. Zabrania się:

- 1) wykonywania czynności lotniczych przez osobę nieposiadającą licencji lub świadectwa kwalifikacji;
 - 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.

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.

Art. 99.

1. Warunkiem uzyskania licencji jest pozytywny wynik egzaminu państwowego składającego się z części teoretycznej i praktycznej, złożonego przed komisją egzaminacyjną.
 2. Prezes Urzędu powołuje członków komisji egzaminacyjnej spośród osób wyróżniających się odpowiednimi kwalifikacjami, wiedzą i doświadczeniem w zakresie lotnictwa.
- 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.
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 niektóre uprawnienia można cofnąć albo zawiesić w przypadku stwierdzenia, że członek personelu lotniczego:
 - 1) przestał spełniać warunki określone w art. 96 ust. 1 i 2;
 - 2) utracił kwalifikacje do wykonywania określonych czynności lotniczych;
 - 3) wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego.
2. W przypadku badania prowadzonego przez Komisję lub uprawnione organy państwowe, w celu stwierdzenia czy zaistniały przyczyny określone w ust. 1 pkt 1–3, na czas prowadzenia dochodzenia Prezes Urzędu może licencję zawiesić oraz zatrzymać.

Art. 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. Posiadacz licencji kontrolera ruchu lotniczego, który ukończył 60 lat, nie może wykonywać czynności kontrolera ruchu lotniczego.

Art. 102.

Prezes Urzędu prowadzi rejestr personelu lotniczego.

Art. 103.

1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym, nieprzekraczającym 3 miesięcy, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. W stosunku do członków załóg statków powietrznych mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 18 godzin na dobę w 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. 104.

1. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając przepisy międzynarodowe oraz mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów, określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) wzory licencji właściwe dla specjalności lotniczych;
 - 2) uprawnienia przyznawane i wpisane do licencji;
 - 3) szczegółowe wymagania dla poszczególnych rodzajów licencji, dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;
 - 4) szczegółowe zasady:
 - a) wydawania, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z nich uprawnień,
 - b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcej licencji personelu lotniczego wydanej przez właściwy organ obcego państwa,
 - c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,
 - d) prowadzenia rejestru personelu lotniczego,
 - e) prowadzenia szkolenia lotniczego;
 - 5) szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, dla poszczególnych rodzajów licencji personelu lotniczego, wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej osób ubiegających się o licencje albo posiadających licencje personelu lotniczego, mając na uwadze wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych i specyfiki uprawnień związanych z daną licencją.

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

Rozdział 2

Badania lotniczo-lekarskie

Art. 105.

1. Sprawność psychiczną i fizyczną członka oraz kandydata na członka personelu lotniczego sprawdza się w trakcie badań lotniczo-lekarskich.
 - 1a. Badaniom, o którym mowa w ust. 1, nie podlegają członkowie personelu lotniczego oraz kandydaci na członków personelu lotniczego specjalności:
 - 1) pilot – operator modelu latającego o masie poniżej 30 kg;
 - 2) pilot lotni;
 - 3) pilot paralotni.
 - 1b. Przepis ust. 1a nie dotyczy osób wykonujących czynności lotnicze w ramach prowadzonej działalności gospodarczej oraz osób uczestniczących we współzawodnictwie sportowym.
2. Członek personelu lotniczego nie może wykonywać lotów lub innych czynności lotniczych w przypadku utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej.
3. Członek personelu lotniczego, który jest świadomy utraty sprawności fizycznej lub psychicznej wymaganej do wykonywania swojej funkcji, zobowiązany jest do natychmiastowego poddania się badaniom lotniczo-lekarskim.
4. Badania lotniczo-lekarskie przeprowadzane są odpłatnie.
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:
 - 1) centra medycyny lotniczej, których wykaz znajduje się w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 112 ust. 1 pkt 7;
 - 2) lekarze orzecznicy.
2. W imieniu centrum medycyny lotniczej badania lotniczo-lekarskie przeprowadza i wydaje orzeczenie komisja lekarska centrum medycyny lotniczej złożona z lekarzy orzeczników oraz specjalistów z zakresu medycyny transportu lub medycyny lotniczej.

3. Od orzeczenia komisji lekarskiej centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika osobie zainteresowanej przysługuje odwołanie do Naczelnego Lekarza w terminie 14 dni od dnia otrzymania orzeczenia.
4. W przypadkach szczególnych prawo złożenia odwołania od orzeczenia, o którym mowa w ust. 3, przysługuje także Prezesowi Urzędu.
5. Naczelny Lekarz, w celu zbadania zasadności odwołania, o którym mowa w ust. 3, powołuje komisję, w skład której wchodzi lekarze specjaliści w szczególności z zakresu medycyny lotniczej. Komisja ta składa Naczelnemu Lekarzowi sprawozdanie z dokonanych ustaleń; Naczelny 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.
2. Naczelny Lekarz ma prawo przetwarzać dane medyczne kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego 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 lotniczej lub medycyny transportu;
 - 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. Naczelnny 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) ukończenia 65 lat.
 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 skreślenia 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 lotniczej lub medycyny transportu;
 - 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. Naczelny Lekarz wnioskuje 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.

Naczelny Lekarz przedstawia corocznie sprawozdanie ze swej działalności Prezesa 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 i członków personelu lotniczego;
 - 2) warunki i tryb:
 - a) wydawania i przechowywania orzeczeń lekarskich stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego,
 - b) kontroli przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich i orzekania,
 - c) kontroli dokumentowania badań lotniczo-lekarskich;
 - 3) częstotliwość badań lotniczo-lekarskich;
 - 4) dodatkowe wymagania kwalifikacyjne lekarzy orzeczników;
 - 5) sposób postępowania z dokumentacją medyczną badań lotniczo-lekarskich oraz wzory stosowanych dokumentów;
 - 6) maksymalne stawki opłat za badania lotniczo-lekarskie, biorąc pod uwagę zakres i rodzaj przeprowadzanych badań oraz rodzaj licencji;
 - 7) wykaz centrów medycyny lotniczej uprawnionych, zgodnie z przepisami międzynarodowymi, do wykonywania badań lotniczo-lekarskich.
2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności konieczność zapewnienia prawidłowego i kompleksowego przebiegu badań lotniczo-lekarskich, przy udziale specjalistów z dziedziny medycyny lotniczej oraz medycyny transportu, a także konieczność posiadania przez członków personelu lotniczego odpowiedniego stanu zdrowia niezbędnego do wykonywania obowiązków zawodowych.

Rozdział 3**Dowódca i załoga statku powietrznego****Art. 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 służbowej.
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. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do uprawnień żołnierzy i funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Służby Wywiadu Wojskowego oraz funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej i Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności służbowych.

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 (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,
 - b) rozporządzeniem (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,
 - 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,
 - d) rozporządzeniem (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym;
- 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 lotniskami tworzą cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni niekontrolowanej przydzielanej danym lotniskom w trybie art. 121 ust. 5 pkt 1.
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) szczegółowe warunki i sposób tworzenia lotniskowych cywilnych organów służb ruchu lotniczego na lotniskach kontrolowanych i niekontrolowanych.
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.

Jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa państwa i organ dowodzenia obroną powietrzną, uwzględniając w szczególności informacje przekazane przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, stwierdzi, że cywilny statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem, a w szczególności jako środek ataku terrorystycznego z powietrza, statek ten może być zniszczony na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2005 r. Nr 226, poz. 1944).

Art. 123.

1. Zabrania się wykonywania przez statki powietrzne lotów próbnych i akrobacyjnych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, wyjątki od tego zakazu, z uwzględnieniem bezpieczeństwa lotów oraz bezpieczeństwa osób zamieszkałych lub przebywających w tych osiedlach i skupiskach.
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, bezpieczeństwa 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 urządzeń radiowych działających w pasmach częstotliwości wyznaczonych na podstawie przepisów Prawa telekomunikacyjnego dla łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej.

Art. 126.

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

Rozdział 2

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej

Art. 127.

1. Wyznaczenie oraz certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej dokonywana jest zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej, a w szczególności zgodnie z rozporządzeniem (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 oraz rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej.
2. Wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje 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. Nr 249 poz. 1829).
6. Zadania państwa członkowskiego określone w art. 10 ust. 3 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 wykonuje minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem Urzędu i po zasięgnięciu opinii Ministra Obrony Narodowej.

Art. 128.

Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, dla realizacji przepisów prawa Unii Europejskiej, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej,
 - 2) sposób i środki realizacji przez Prezesa Urzędu jego uprawnień i obowiązków jako państwowej władzy nadzorującej
- mając na uwadze w szczególności zapewnienie bezpieczeństwa i ciągłości ruchu lotniczego.

Art. 129.

1. Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym działa zgodnie z planem finansowym obejmującym rok obrachunkowy pokrywający się z rokiem kalendarzowym.
2. W planie finansowym, o którym mowa w ust. 1, określa się corocznie:
 - 1) koszty realizacji zadań określonych zgodnie z ustawą;
 - 2) wydatki na rozwój infrastruktury lotniczej, w tym również służącej zabezpieczeniu i usprawnieniu funkcjonowania lotnisk;
 - 3) wydatki na prace badawcze;
 - 4) wydatki na szkolenie;
 - 5) wpłaty na finansowanie zadań oraz wydatków Urzędu, o których mowa w art. 129a ust. 1;
 - 6) koszty wykonywania innych zadań, o których mowa w art. 127 ust. 2.
- 2a. Wpłaty na finansowanie zadań oraz wydatków Urzędu, o których mowa w ust. 2 pkt 5, nie mogą przekroczyć 10 % przychodów.
3. Plan finansowy państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym Prezes Urzędu zatwierdza do 15 listopada każdego roku.
4. (uchylony).

Art. 129a.

1. Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym dokonuje wpłaty, o której mowa w art. 129 ust. 2 pkt 5, na rachunek dochodów budżetu państwa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z przeznaczeniem na dofinansowanie zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa działalności lotniczej i nadzoru w tym zakresie, dofinansowanie obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 183, oraz wydatki Urzędu.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wielkość, sposób ustalania oraz warunki i terminy uiszczania wpłaty, o której mowa w ust. 1, kierując się potrzebami wynikającymi z zadań Urzędu określonych w niniejszej ustawie, w szczególności zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu lotniczego i realizacją zobowiązań międzynarodowych.

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.
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 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. Udziela się dotacji celowej z budżetu państwa na sfinansowanie instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej wydatków związanych z zapewnieniem służb w przypadku lotów, o których mowa w ust. 6. Wydatki te finansowane są 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 wydatków, 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.

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.

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

Rozdział 3**Zarządzanie bezpieczeństwem lotów oraz badanie wypadków i incydentów lotniczych****Art. 134.**

1. W celu zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym Komisja, o której mowa w art. 17, prowadzi badania okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.
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. Komisja po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu lotniczym kwalifikuje je jako: wypadek lotniczy lub incydent lotniczy, w tym poważny incydent lotniczy.
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.
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.
4. Komisja może podjąć badanie wypadku lub incydem lotniczego statku powietrznego nieobjętego obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających dokonanie takiego badania.
5. Komisja, przystępując do badania wypadku lub incydem 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 zabezpieczeniem, transportem i przechowywaniem statku powietrznego, który uległ wypadkowi lotniczemu, lub jego części, ponosi jego użytkownik, z wyłączeniem kosztów związanych z przeprowadzeniem przez Komisję badań tego sprzętu.

Art. 135a.

1. Następujące podmioty, w ramach krajowego systemu obowiązkowego zgłaszania, obowiązane są zgłaszać Komisji zaistnienie zdarzenia polegającego na przerwaniu 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, w szczególności objętym rozporządzeniem nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych (Dz. Urz. UE L 240 z dnia 24.08.1992, s. 8);
 - 6) podmiot wykonujący obsługę naziemną statków powietrznych, w szczególności w porcie lotniczym objętym rozporządzeniem, o którym mowa w pkt 5;
 - 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.
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 2002 r. Nr 101, poz. 926 i Nr 153, poz. 1271 oraz z 2004 r. Nr 25, poz. 219 i Nr 33, poz. 285).
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 zgłoszenia obowiązkowego, ale które zgłaszający odczuwa jako bieżące lub potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa lotów.
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) przesłuchiwania świadków;
 - 8) udziału w przesłuchiowaniu 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.

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 świadkiem nieszczęśliwego wypadku lub przymusowego lądowania statku powietrznego poza lotniskiem, obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy organ Policji lub administracji publicznej albo inne służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, w szczególności jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy.
5. Komisja współpracuje z właściwymi organizacjami międzynarodowymi i organami państw obcych, w szczególności:
 - 1) państwa, w którym miał miejsce wypadek statku powietrznego polskiego lub eksploatowanego przez polskiego użytkownika albo w którym wyprodukowano taki statek powietrzny lub istotne jego części składowe lub wyposażenie;
 - 2) państwa przynależności statku powietrznego lub jego użytkownika, jeżeli wypadek miał miejsce na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, albo jeżeli statek powietrzny lub istotne jego części składowe lub wyposażenie zostały wyprodukowane w Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 3) innych państw członkowskich ICAO oraz z odpowiednimi komisjami lub grupami eksperckimi ICAO i ECAC.
6. Współpraca, o której mowa w ust. 5, obejmuje w szczególności wzajemne przekazywanie zawiadomień o wypadkach i związanych z nimi informacji, zabezpieczanie dowodów i mienia, udział obserwatorów w badaniu wypadków, ekspertyzy i inną pomoc techniczną oraz przekazywanie sprawozdań z badania wypadków.

Art. 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 i zebraną dokumentacją 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 prowadzi Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego powoływana przez Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych. Inne incydenty lotnicze, o ile ta Komisja nie zdecyduje o podjęciu ich badania, podlegają badaniu przez użytkownika statku powietrznego pod nadzorem tej Komisji.
2. W zakresie uprawnień Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego oraz jej członków stosuje się odpowiednio przepisy art. 136 oraz art. 137 ust. 1.
3. Minister Obrony Narodowej zapewnia w ramach budżetu ministerstwa środki na prowadzenie działalności Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, a w szczególności na jej wyposażenie techniczne i obsługę administracyjną oraz koszty ekspertyz.
4. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, organizację oraz szczegółowe

zasady funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, liczbę jej członków, ich kwalifikacje oraz tryb powoływania i odwoływania, a także szczególne zasady wynagradzania ekspertów, biorąc pod uwagę specyfikę i uciążliwość ich pracy.

5. Minister właściwy do spraw wewnętrznych refunduje koszty ponoszone przez Ministerstwo Obrony Narodowej związane z działalnością Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego w zakresie badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych zaistniałych w jednostkach organizacyjnych lotnictwa służb porządku publicznego. Szczegółowe zasady postępowania w tym zakresie określa, w drodze rozporządzenia, Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw wewnętrznych.
6. Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw transportu określa, w drodze rozporządzenia, zasady współpracy Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych.

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 polskich przewoźników lotniczych przy użyciu polskich statków powietrznych lub eksploatowanych na podstawie umowy obcych statków powietrznych, zgodnie z przepisami działu X.

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

2. Przepisy ust. 1 stosuje się:

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

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, ratownic-

twa medycznego, pomocy w razie klęsk żywiołowych lub katastrof przemysłowych i komunikacyjnych albo jeżeli statek powietrzny znajduje się w niebezpieczeństwie lub też takie odstąpienie 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. 149.

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

Art. 150.

1. Międzynarodowe loty wojskowych statków powietrznych są wykonywane na zasadach określonych w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej oraz w umowach międzynarodowych, którymi Rzeczpospolita Polska jest związana, z zastrzeżeniem art. 1 ust. 5.
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. 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.

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

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 eksplo-

atacji 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, szczególne 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.
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 przy użyciu statków powietrznych;
 - 2) szkolenie personelu lotniczego w celu uzyskania licencji członka personelu lotniczego oraz wpisywanych do niej dodatkowych uprawnień;
 - 3) zarządzanie lotniskami w rozumieniu działu IV niniejszej ustawy;
 - 4) obsługa naziemna statków powietrznych, ładunków, pasażerów i ich bagażu oraz zaopatrywanie statków powietrznych;
 - 5) spedycja rzeczy do przewozu lotniczego, a w szczególności spedycja materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą;
 - 6) projektowanie, produkcja i obsługa techniczna statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego;
 - 7) inne rodzaje działalności lotniczej, jeżeli wymagają tego odrębne przepisy albo umowy międzynarodowe;
 - 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 od odpowiedzialności cywilnej;
 - 2) w odniesieniu do przewozu lotniczego – także zdolności finansowych;
 - 3) w odniesieniu do zarządzania lotniskami – zapewnienia bezpiecznego funkcjonowania lotniska;

- 4) zapewnienie innych warunków istotnych dla danego rodzaju działalności, związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa lotnictwa i osób trzecich oraz ochrony, o której mowa w dziale IX, określonych w odrębnych przepisach.

Art. 161.

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

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

Art. 163.

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

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

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 rozporządzeniem nr 2407/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych.
2. Do lotów lokalnych nieobejmujących przewozu lotniczego między różnymi lotniskami stosuje się przepisy dotyczące koncesjonowania zawarte w rozporządzeniu nr 2407/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych, z wyjątkiem art. 5 ust. 1–4 i 6 tego rozporządzenia.
3. Z obowiązku uzyskania koncesji jest zwolniony przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego wykonywanego wyłącznie przy użyciu statków powietrznych bezsilnikowych lub o masie startowej nieprzekraczającej 495 kg.

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;
 - 3) określenie rodzaju i zakresu wykonywania zamierzonej działalności gospodarczej;

- 4) inne informacje określone zgodnie z przepisami ustawy.
3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:
- 1) dokumenty określające status prawny wnioskodawcy (akt zawiązania osoby prawnej, wypis z właściwego rejestru);
 - 2) dokument potwierdzający posiadanie tytułu prawnego do dysponowania jednym lub większą liczbą statków powietrznych w ilości wystarczającej do wykonywania działalności objętej wnioskiem;
 - 3) oświadczenie woli, złożone w formie aktu notarialnego zapewniające, że nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie upadłości przedsiębiorcy lub nie znajduje się on w stanie likwidacji;
 - 4) (uchylony);
 - 5) (uchylony);
 - 6) (uchylony).
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).
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) termin rozpoczęcia działalności;
 - 6) okres ważności koncesji;
 - 7) szczególne warunki wykonywania działalności.
4. (uchylony).

Art. 168. (uchylony).

Art. 169. (uchylony).

Art.170. (uchylony).

Art. 171.

Prezes Urzędu udziela, odmawia udzielenia, zmienia, w tym ogranicza przedmiot, zakres lub obszar działalności objętej koncesją, zawiesza wykonywanie, na określony czas, działalności objętej koncesją oraz cofa koncesję w drodze decyzji administracyjnej.

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, ładunków, pasażerów i ich bagażu.
2. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, odmawia wydania oraz cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1.
3. Warunkiem 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 przedsiębiorca będący:
 - 1) organem administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) państwową lub samorządową jednostką organizacyjną;
 - 3) spółką akcyjną lub spółką z ograniczoną odpowiedzialnością zarejestrowaną w Rzeczypospolitej Polskiej, z zastrzeżeniem ust. 3 pkt 6;

- 4) spółdzielnią zarejestrowaną w Rzeczypospolitej Polskiej; przepis ust. 3 pkt 6 stosuje się odpowiednio.
3. Zezwolenia udziela się przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 2, jeśli łącznie spełnia następujące warunki:
- 1) siedziba lub stałe miejsce zamieszkania przedsiębiorcy znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) 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 polscy 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.

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;
 - 3) określenie rodzaju działalności;
 - 4) miejsce wykonywania działalności (lotnisko lub port lotniczy).

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, wnioskodawca obowiązany jest dołączyć:

1) dokumenty, o których mowa w art. 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 oraz pokryć planowane koszty działalności w okresie 3 miesięcy od dnia jej rozpoczęcia nawet gdyby przedsiębiorstwo nie uzyskało w tym okresie żadnych dochodów,

b) zawierający informacje dotyczące struktury kapitałowej, płynności finansowej przedsiębiorstwa, źródeł finansowania działalności, powiązań finansowych udziałowców lub akcjonariuszy z inną działalnością, prognoz przepływów finansowych związanych z wykonywaniem działalności,

c) zawierający zweryfikowane sprawozdanie finansowe z poprzedniego roku finansowego – o ile przedsiębiorca prowadził działalność gospodarczą

– 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;

2) projekt rozwiązania zabezpieczenia obsługi ruchu lotniczego, lotniskowego systemu ratowniczo-gaśniczego, osłony meteorologicznej oraz ochrony lotniska;

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;
 - 3) otwarto likwidację przedsiębiorcy albo nastąpiła jego upadłość;
 - 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.
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.
6. W zezwoleniu o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1 określa się:
- 1) osobę wnioskodawcy, jego siedzibę lub miejsce zamieszkania;
 - 2) przedmiot działalności;
 - 3) strukturę kapitałową przedsiębiorcy;
 - 4) miejsce wykonywania działalności;
 - 5) termin rozpoczęcia działalności;
 - 6) okres ważności zezwolenia;
 - 7) szczególne warunki wykonywania działalności.
- 6a. Do zezwoleń, o których mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, przepisy ust. 6 pkt 1, 2 i 4–7 stosuje się odpowiednio.
7. Zarządzający posiadający zezwolenie jest obowiązany:
- 1) zachowywać warunki prowadzenia działalności ustalone w certyfikacie i zezwoleniu;
 - 2) przekazywać do wiadomości Prezesa Urzędu roczne sprawozdania finansowe odnoszące się do poprzedniego roku finansowego, a także inne informacje i dokumenty istotne dla oceny działalności przedsiębiorstwa w latach następnych;
 - 3) zapewnić, że czynności w zakresie prowadzonej działalności będą powierzone osobom posiadającym odpowiednie kwalifikacje oraz, że działalność będzie wykonywana przy użyciu właściwego, specjalistycznego sprzętu;

- 4) zawiadomić Prezesa Urzędu o zamierzonym zawieszeniu lub zakończeniu działalności;
 - 5) udostępniać przedsiębiorstwo osobom kontrolującym jego działalność;
 - 6) zgłaszać Prezesowi Urzędu wszelkie zmiany danych określonych w zezwoleniu;
 - 7) powiadamiać Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 14 dni, o zamiarze nabycia akcji lub udziałów, o których mowa w art. 64.
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, szczególne 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 użytkujących port lotniczy, zwanych dalej „użytkownikami”:

- 1) ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników;
- 2) obsługę pasażerów;
- 3) obsługę bagażu;
- 4) obsługę ładunków (towarów i poczty);
- 5) obsługę płytową statków powietrznych;
- 6) obsługę kabinową statków powietrznych;
- 7) obsługę w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne;
- 8) obsługę techniczno-administracyjną statków powietrznych;
- 9) obsługę operacyjną lotu i administracyjną załóg statków powietrznych;
- 10) transport naziemny pomiędzy statkiem powietrznym i dworcem lotniczym;
- 11) obsługę w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych.

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) obcy przewoźnik lotniczy, nieposiadający koncesji udzielonej na podstawie rozporządzenia nr 2407/92/WE z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych, o ile jest to przewidziane w umowie międzynarodowej i dokonane z uwzględnieniem art. 196 ust. 1;
- 3) przedsiębiorca, który w przypadku:
 - a) osoby fizycznej – posiada miejsce stałego pobytu w państwie członkowskim Unii Europejskiej,
 - b) osoby prawnej – jest spółką kapitałową z siedzibą w państwie członkowskim Unii Europejskiej, w której większość udziałów lub akcji oraz bezpośrednia lub pośrednia kontrola należy do osób fizycznych posiadających miejsce stałego pobytu w państwie członkowskim Unii Europejskiej.

3. Zezwolenia udziela się przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 2, jeżeli spełnia wymagania dotyczące zdolności finansowej przedsiębiorstwa, bezpieczeństwa urzędów 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 wykonywane przez zarządzającego lotniskiem, agenta obsługi naziemnej lub przewoźnika lotniczego, obowiązani są oni:
 - 1) prowadzić odrębną rachunkowość dotyczącą działalności w zakresie obsługi naziemnej od rachunkowości dotyczącej innej działalności;
 - 2) zapewnić odpowiedni poziom usług, ubezpieczenia, a także bezpieczeństwa, ochrony urzędów, statków powietrznych, wyposażenia, osób oraz ochrony środowiska, potwierdzony certyfikatem, o którym mowa w art. 160 ust. 3 pkt 4.
2. W przypadku gdy obsługę naziemną wykonuje zarządzający lotniskiem, zobowiązany jest on ponadto 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 corocznej kontroli przez niezależnego kontrolera, którego wyznacza Prezes Urzędu.

Art. 179.

1. Liczba zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym może być ograniczona w odniesieniu do poszczególnych kategorii usług obsługi naziemnej o których mowa w art. 176:
 - 1) w zależności od ilości obsługiwanych w tym porcie lotniczym w ciągu roku pasażerów i ładunków;
 - 2) w każdym porcie lotniczym, w którym występują ograniczenia dysponowalnej powierzchni lub przepustowości.
2. W przypadkach ograniczenia liczby udzielanych zezwoleń, określonych w ust. 1, wybór przedsiębiorcy dokonywany jest w drodze konkursu.

Art. 180.

1. Zarządzający lotniskiem spełniający określone przez prawo wymagania ma pierwszeństwo w uzyskaniu zezwolenia na obsługę naziemną w przypadku ograniczenia liczby zezwoleń na podstawie art. 179 ust. 1.
2. Zarządzający lotniskiem obowiązany jest umożliwić korzystanie przez przedsiębiorców świadczących obsługę naziemną na rzecz innych użytkowników oraz użytkowników wykonujących obsługę własnych rejsów z urządzeń i przestrzeni lotniska oraz ze scentralizowanej jego infrastruktury, na zasadach niepowodujących dyskryminacji i nieograniczających możliwości uczciwej konkurencji.

Art. 181.

1. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać obsługę własną swoich statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku, pod warunkiem uzyskania zezwolenia, przy odpowiednim zastosowaniu art. 177 ust. 2 pkt 2.
2. Liczba zezwoleń może być ograniczona w odniesieniu do poszczególnych kategorii usług obsługi naziemnej, o których mowa w art. 176:
 - 1) w zależności od ilości obsługiwanych w tym porcie lotniczym w ciągu roku pasażerów i ładunków;
 - 2) w każdym porcie lotniczym, w którym występują ograniczenia dysponowalnej powierzchni lub przepustowości.
3. W przypadkach ograniczenia liczby udzielanych zezwoleń, określonych w ust. 2, wybór przewoźnika lotniczego dokonywany jest w drodze 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 i w art. 181 ust. 2, w szczególności w odniesieniu do poszczególnych kategorii usług obsługi naziemnej z uwzględnieniem ilości obsługiwanych w ciągu roku pasażerów i ładunków oraz dostępnej powierzchni lub przepustowości portu lotniczego,
- 4) szczegółowe warunki i sposób organizowania i przeprowadzania konkursu, o którym mowa w art. 179 ust. 2 i art. 181 ust. 3,
- 5) szczegółowe warunki udostępniania i korzystania z infrastruktury lotniska oraz ustalania i pobierania opłat za dostęp do urządzeń i instalacji lotniska oraz opłat za użytkowanie scentralizowanej infrastruktury,
- 6) szczególne wymagania związane z dostępem do rynku obsługi naziemnej – z uwzględnieniem umów, przepisów międzynarodowych oraz przepisów prawa Unii Europejskiej.

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. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.¹⁵).

Dział IX**Ochrona lotnictwa cywilnego****Art. 186.**

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

Art. 187.

1. Rada Ministrów:

- 1) ustala, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia nr 2320/2002/WE z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego – Deklaracja międzyinstytucjonalna;
- 2) określi, w drodze rozporządzenia, zasady realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, w szczególności dotyczące:
 - a) organizacji ochrony, działań zapobiegawczych i działań w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji,
 - b) obowiązków i współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa Urzędu, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, organów zarządzania ruchem lotniczym oraz innych organów i służb publicznych,
 - c) ponoszenia i rozliczania kosztów zapewnienia ochrony, w tym kosztów odpowiedniego wyposażenia.

2. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, określone zostaną również szczegółowe zadania Straży Granicznej związane z:

- 1) wykonywaną w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego kontrolą osób oraz przewożonego drogą lotniczą bagażu, ładunków i przesyłek pocztowych w ruchu międzynarodowym;

¹⁵ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 102, poz. 1117, z 2003 r. Nr 49, poz. 408 i Nr 229, poz. 2276 oraz z 2005 r. Nr 132, poz. 1108, Nr 183, poz. 1538 i Nr 184, poz. 1539.

- 2) nadzorem nad wykonywaną przez zarządzającego lotniskiem kontrolą osób oraz przewożonego drogą lotniczą bagażu, ładunków i przesyłek pocztowych w ruchu krajowym.
3. Zarządzający lotniskiem wykonuje swoje zadania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu lotniczego przy pomocy służby ochrony lotniska.

Art. 188.

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

Art. 189.

1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz krajowego programu i rozporządzenia Rady Ministrów, o których mowa w art. 187 ust. 2, szczegółowe wymagania dotyczące programów ochrony, o których mowa w art. 188, obowiązków organu nadzoru lotniczego, zarządzających lotniskami i przedsiębiorstw lotniczych w zakresie ochrony, a także szkolenia odpowiedniego personelu.
2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej ustala, w drodze rozporządzenia, Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 2320/2002/WE z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego – Deklaracja międzyinstytucjonalna, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia nr 1217/2003/WE z dnia 4 lipca 2003 r. ustanawiającego wspólne specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.
3. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej ustala, w drodze rozporządzenia, Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia nr 2320/2002/WE z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego – Deklaracja międzyinstytucjonalna.

Art. 189a.

Rada Ministrów, z uwzględnieniem przepisów załącznika 9 do Konwencji, o której mowa w art. 3, ustala, w drodze rozporządzenia, Krajowy Program Ułatwień Lotnictwa Cywilnego.

Dział X**Przewóz lotniczy****Art. 190.**

Przepisy niniejszego działu stosuje się do przewozów lotniczych krajowych oraz, w zakresie nieunormowanym odmiennie przez umowy międzynarodowe, do przewozów lotniczych międzynarodowych wykonywanych przez polskich i obcych przewoźników lotniczych, z zastrzeżeniem przepisów rozporządzenia nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych.

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 3.
2. Upoważnienia do wykonywania przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach udziela polskiemu przewoźnikowi lotniczemu Prezes Urzędu w drodze odrębnej decyzji administracyjnej.
3. Jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe lub prawo państwa, 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.
4. Przy upoważnianiu i wyznaczaniu polskich przewoźników lotniczych uwzględnia się interes publiczny oraz potrzeby rozwoju polskiego transportu.
5. Prezes Urzędu może odmówić upoważnienia lub wyznaczenia ubiegającemu się o nie polskiemu przewoźnikowi lotniczemu albo ograniczyć je – w szczególności w odniesieniu do oferowanej zdolności przewozowej – w przypadkach, gdy:
 - 1) jest to konieczne ze względu na ograniczenia wynikające z umów lub przepisów międzynarodowych;
 - 2) jest to uzasadnione w celu uniknięcia poważnego ograniczenia możliwości skutecznego konkurowania polskich przewoźników lotniczych z przewoźnikami lotniczymi innymi niż określeni w ust. 1 i art. 192a ust. 1;
 - 3) jest to uzasadnione potrzebą umożliwienia opłacalności regularnych przewozów na linii lotniczej już obsługiwanej, na której nie ma potrzeby zwiększenia oferowanej zdolności przewozowej;

- 4) wykonywanie lotów regularnych na danej linii zostało już wcześniej powierzone innemu przewoźnikowi lotniczemu na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej.
6. Jeżeli o upoważnienie lub wyznaczenie, o których mowa w ust. 2 i 3, występuje dwu lub więcej przewoźników lotniczych ubiegających się o upoważnienie lub wyznaczenie do wykonywania przewozów lotniczych na tej samej trasie, w przypadku ograniczonych praw przewozowych, Prezes Urzędu podejmuje decyzję o wyborze przewoźnika po przeprowadzeniu konkursu, w którym jako kryteria oceny przyjmuje się:
 - 1) zdolność do zapewnienia przez przewoźnika właściwego poziomu usług i konkurencyjnego poziomu opłat za przewozy oraz, w przypadku przewozów międzynarodowych, skutecznego konkutowania z innymi przewoźnikami lotniczymi niż określono w ust. 1 i art. 192a ust. 1;
 - 2) wcześniej poniesione nakłady i dotychczas osiągnięte przez niego wyniki ekonomiczne.
7. Procedurę konkursową, o której mowa w ust. 6, przeprowadza się z poszanowaniem nabytych wcześniej przez przewoźników lotniczych praw do wykonywania przewozów na tej trasie.
8. Upoważnienie lub wyznaczenie, które zostało udzielone w wyniku konkursu, o którym mowa w ust. 6, może być cofnięte w razie stwierdzenia, że przewoźnik lotniczy:
 - 1) nie rozpoczął wykonywania przewozów lotniczych do końca sezonu rozkładowego następującego po sezonie, w którym upoważnienie zostało mu przyznane,
 - 2) przerwał wykonywanie przewozów lotniczych, do których został upoważniony, i nie wznowił ich w czasie dwóch następujących po sobie sezonach rozkładowych– chyba że udowodni, iż niewykonywanie przewozów lotniczych było następstwem okoliczności, na które nie miał wpływu.
9. Upoważnienie lub wyznaczenie, które zostało udzielone w wyniku konkursu, o którym mowa w ust. 6, może być cofnięte na pisemny wniosek przewoźnika lotniczego złożony do Prezesa Urzędu, informujący o rezygnacji z korzystania z przyznanego przewoźnikowi praw przewozowych.
10. Upoważnienie lub wyznaczenie może być cofnięte lub ograniczone w razie stwierdzenia, że przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego.
11. 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 lub wyznaczony, podając jego przyczynę.
12. Upoważnienie, jego odmowa, ograniczenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 192.

1. Decyzje w sprawie upoważnienia i wyznaczenia, o których mowa w art. 191 ust. 2 i 3, 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.

Art. 192a.

1. Przewoźnik lotniczy będący przedsiębiorcą zagranicznym z państwa członkowskiego Unii Europejskiej, ustanowiony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z Traktatem o ustanowieniu Wspólnot Europejskich, może wykonywać przewozy lotnicze pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim po uzyskaniu upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, oraz wyznaczenia, o którym mowa w art. 191 ust. 3. Przepisy art. 191 i 192 stosuje się odpowiednio.
2. Do wniosku o udzielenie upoważnienia i wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, dołącza się następujące dokumenty:
 - 1) koncesję na wykonywanie przewozu lotniczego wydaną przez właściwy organ danego państwa;
 - 2) certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez właściwy organ danego państwa;
 - 3) polisę ubezpieczeniową lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów i poczty oraz, w stosunku do osób trzecich, zgodny z przepisami polskimi i międzynarodowymi;
 - 4) odpis z właściwego rejestru;
 - 5) listę taryf, które będą stosowane na danej trasie, łącznie z warunkami ich stosowania, o których mowa w art. 198;
 - 6) program ochrony przewoźnika zatwierdzony przez właściwą dla danego państwa władzę lotniczą.

Art. 193.

1. Obcy przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze do lub z Rzeczypospolitej Polskiej tylko w zakresie i na warunkach określonych w zezwoleniu.

niu wydanym na wniosek obcego przewoźnika przez Prezesa Urzędu, przy uwzględnieniu postanowień umów i przepisów międzynarodowych.

- 1a. Obcy przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pod warunkiem posiadania koncesji udzielonej na podstawie rozporządzenia nr 2407/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych, tylko w zakresie i na warunkach określonych w zezwoleniu wydanym na wniosek obcego przewoźnika przez Prezesa Urzędu.
2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1 i 1a, nie jest wymagane:
 - 1) w przypadku pojedynczych lotów pasażerskich wykonywanych statkami powietrznymi o pojemności nieprzewyższającej 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 nieprzewyższającej 5 700 kg, wykorzystywanych wyłącznie przez zamawiającego lub zamawiających na trasie przez nich ustalonej.
3. Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na czas określony.
4. Obcy przewoźnik lotniczy powinien być 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. 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.
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) organizację przedsiębiorstwa przewoźnika lotniczego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz eksploatacyjno-handlową obsługę jego przewozów lotniczych w polskich portach lotniczych;
 - 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) polisę ubezpieczeniową lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów i poczty oraz w stosunku do osób trzecich;
 - 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 danego państwa – na żądanie Prezesa Urzędu;
 - 9) koncesję wydaną przez właściwy organ danego 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 zarazem:

- 1) przemawia za tym interes publiczny;
- 2) polscy przewoźnicy lotniczy korzystają w państwie obcego przewoźnika z podobnych praw lub uzyskują inne wzajemne korzyści;
- 3) zapewniona jest możliwość obsługi lotów i przewozów w polskich portach lotniczych;

- 4) w przypadku lotów wykonywanych w ramach przewozów nieregularnych, dodatkowo:
 - a) przewóz nie może być na podobnych warunkach wykonany w lotach regularnych między tymi samymi portami lotniczymi lub regionami,
 - b) przy przewozach czarterowych lub grupowych rozpoczynających się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zasady ich organizacji są zgodne z przepisami polskimi.
2. Prezes Urzędu może odmówić wydania zezwolenia na wykonywanie przewozu lotniczego, jeżeli jest to konieczne ze względu na ograniczenia wynikające z umów i przepisów międzynarodowych oraz w przypadku gdy nie zostaną spełnione warunki, o których mowa w ust. 1, art. 193 ust. 4 oraz art. 194.
3. W zezwoleniu określa się jego warunki, ograniczenia oraz termin jego ważności.
4. Zezwolenie może zostać przez Prezesa Urzędu cofnięte lub ograniczone w razie stwierdzenia, że przewoźnik nie stosuje się do przepisów obowiązujących w zakresie przewozu lotniczego lub w inny sposób narusza warunki lub ograniczenia ustalone w zezwoleniu.
5. Decyzję o wydaniu, odmowie wydania, ograniczeniu lub cofnięciu zezwolenia na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 i 2, doręcza się w formie pisemnej, telefaksu, poczty elektronicznej lub przy wykorzystaniu teleksowej łączności lotniczej albo – w uzasadnionych przypadkach – ogłasza się ustnie, a w przypadku zezwolenia, o którym mowa w art. 194 ust. 1 pkt 3 i 4 – w formie pisemnej.

Art. 196.

1. Jeżeli zezwolenie, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 1a, nie określa prawa obcego przewoźnika do utrzymywania własnego personelu do obsługi technicznej, eksploatacyjnej i handlowej przewozów, uprawnienia takie mogą być przyznawane przewoźnikowi w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu, przy uwzględnieniu zasady wzajemności. Przepis ten nie narusza przepisów art. 177–182 dotyczących obsługi naziemnej.
2. Na wniosek obcego przewoźnika lotniczego, Prezes Urzędu może udzielić mu zezwolenia na prowadzenie sprzedaży przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy uwzględnieniu zasady wzajemności.
3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, należy dołączyć następujące dokumenty:
 - 1) odpis z rejestru sądowego oddziału przedsiębiorstwa przewoźnika na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) zaświadczenie o nadaniu oddziałowi numeru identyfikacji podatkowej NIP;
 - 3) zaświadczenie o nadaniu oddziałowi numeru identyfikacji w systemie REGON;
 - 4) określające nazwę, siedzibę i adres oraz status prawny podmiotu reprezentującego obcego przewoźnika na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (akt zawiązania podmiotu, wypis z właściwego rejestru) lub nazwisko i adres osoby fizycznej.
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. 197.

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

5. Prezes Urzędu może ograniczyć dostęp do trasy obsługiwanej w ramach obowiązku użyteczności publicznej do jednego przewoźnika, zapewniając mu wyłączność obsługi tej trasy, na okres 3 lat. Po tym okresie procedurę, o której mowa w ust. 2, należy powtórzyć.

Art. 198.

1. Taryfy przewozu lotniczego określające wysokość opłat za przewóz lotniczy wykonywany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo rozpoczynający się lub kończący na tym terytorium oraz związane z nim usługi, jak również warunki stosowania tych opłat, łącznie z wynagrodzeniem i warunkami oferowanymi agentom sprzedaży, są ustalane przez przewoźników lotniczych według zasad rynkowych oraz podawane do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty.
2. Taryfy, które mają być stosowane w przewozach lotniczych wykonywanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w przewozach międzynarodowych wykonywanych do i z Rzeczypospolitej Polskiej, powinny być zgłaszane Prezesowi Urzędu na 30 dni przed ich wprowadzeniem w życie, z wyjątkiem przypadków, w których Prezes Urzędu zwolnił przewoźników z tego obowiązku lub skrócił termin do ich przedstawienia.
3. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, nakazać:
 - 1) wycofanie taryfy nadmiernie wygórowanej, w szczególności w warunkach niedostatecznej konkurencji,
 - 2) wstrzymanie taryfy nadmiernie zaniżonej, w szczególności gdy zmusza innych przewoźników lotniczych do obniżania taryf na rynku poniżej poziomu kosztów bądź zmierza do wyeliminowania słabszych konkurentów z rynku,biorąc pod uwagę całą strukturę taryf na danej trasie, właściwie obliczone pełne koszty przewoźnika, a w przypadkach określonych w pkt 1 również racjonalny poziom zwrotu nakładów kapitałowych.
4. W celu zbadania prawidłowości taryfy lotniczej Prezes Urzędu może żądać od przewoźnika, w ustalonym terminie, przedłożenia wyczerpujących informacji umożliwiających prawidłową ocenę danej taryfy, w szczególności kosztów stanowiących podstawę ustalenia jej poziomu.
5. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie dostarcza wymaganych informacji w określonym terminie lub dostarcza je w sposób niekompletny, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, może zażądać wycofania danej taryfy ze sprzedaży i z systemów rezerwacyjnych.
6. W przypadkach wskazujących na naruszenie przepisów o ochronie konkurencji i konsumentów Prezes Urzędu może skierować sprawę do organu właściwego do spraw ochrony konkurencji i konsumentów, a jeżeli podjął decyzję o wycofaniu taryfy lub o wstrzymaniu stosowania taryfy, decyzja Prezesa Urzędu pozostaje w mocy do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez ten organ.
7. Jeżeli umowy międzynarodowe regulują zasady ustalania taryf przewozu lotniczego, Prezes Urzędu podejmuje działania i decyzje administracyjne wobec taryf przewoźników lotniczych na zasadach określonych w tych umowach.

8. Taryfy przewozu lotniczego wykonywanego pomiędzy portami lotniczymi położonymi na terytorium Unii Europejskiej, są ustalane zgodnie z rozporządzeniem nr 2409/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze.

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 dnia 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 umożliwiające dokonywanie rezerwacji i wystawianie biletów, powinny być używane tak, by:
 - 1) spełniać wymagania przejrzystości, równości i uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi i między operatorami systemów;
 - 2) zapewnić korzystającym z przewozu lotniczego najszerszy zakres wyboru.

3. Podmioty posiadające dostęp do systemów, o których mowa w ust. 2, są zobowiązane chronić tajemnicę danych osobowych i nie mogą przetwarzać ich bez zgody zainteresowanych.

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, upoważnień do wykonywania przewozów, dokonywania wyznaczeń oraz przeprowadzania konkursów, o których mowa w art. 191 ust. 6 i art. 197;
- 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) zakazy i ograniczenia oraz specjalne warunki przewozu lotniczego przedmiotów i materiałów niebezpiecznych i innych wymagających szczególnego traktowania, w szczególności takich jak: zwłoki ludzkie, zwierzęta, leki, środki chemiczne;
- 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. 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 polskim przewoźnikom przez obce państwa.

Art. 204.

1. Prezes Urzędu lub osoby przez niego upoważnione mogą sprawdzać przestrzeganie przepisów dotyczących przewozów lotniczych i systemów rezerwacyjnych przez przewoźników lotniczych, osoby działające w ich imieniu oraz podmioty prowadzące skomputeryzowane systemy rezerwacyjne.
2. W celu wykonania zadań określonych w ust. 1 Prezes Urzędu lub osoby przez niego upoważnione mają prawo dostępu do przedsiębiorstw, ich pomieszczeń,

- akt i dokumentów oraz prawo do uzyskania potrzebnych informacji od pracowników i kontrahentów.
3. Prezes Urzędu w przypadku naruszenia przepisów dotyczących przewozów lotniczych:
 - 1) wzywa podmiot kontrolowany do przywrócenia stanu zgodności z prawem;
 - 2) może cofnąć koncesję lub zezwolenie wydane na podstawie Prawa lotniczego.
 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).
3. Polski przewoźnik lotniczy oraz działający w Rzeczypospolitej Polskiej obcy przewoźnik lotniczy jest obowiązany przedstawić regulamin określający typowe warunki przewozu lotniczego pasażerów i bagażu oraz ładunków, do wiadomości Prezesa Urzędu, który może, w drodze decyzji administracyjnej, nakazać dostosowanie regulaminu do wymagań obowiązującego prawa. W zakresie sprzecznym z tym prawem regulamin nie obowiązuje kontrahentów przewoźnika lotniczego.
4. Minister właściwy do spraw transportu może, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz organizacji przewoźników i przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, wprowadzić do stosowania, w drodze rozporządzenia, postanowienia umów międzynarodowych w odniesieniu do przewozów lotniczych międzynarodowych 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 rozporządzenia nr 261/2004/WE 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 (EWG) nr 295/91, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 261/2004/WE”, w zakresie przestrzegania praw pasażerów lotniczych, a w szczególności rozpatrywanie skarg, o których mowa w art. 16 ust. 2 tego rozporządzenia.
2. Zadania, o których mowa w ust. 1, wykonuje wyodrębniona komórka organizacyjna Urzędu Lotnictwa Cywilnego – Komisja Ochrony Praw Pasażerów.

3. 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. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE, 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 termin ich usunięcia.
2. Do skargi, o której mowa w ust. 1, pasażer powinien załączyć następujące dokumenty:
 - 1) kopię skargi skierowanej do przewoźnika;
 - 2) odpowiedź przewoźnika na skargę pasażera – jeżeli została udzielona;
 - 3) potwierdzoną rezerwację na dany lot.
3. Ciężar udowodnienia, że uprawnienia przysługujące pasażerowi, w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub opóźnienia lotu, zgodnie z rozporządzeniem nr 261/2004/WE, nie zostały naruszone obciąża przewoźnika lotniczego.

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

Rozdział 2**Odpowiedzialność za szkody związane z przewozem lotniczym****Art. 208.**

1. Przewoźnik lotniczy odpowiada za szkody w przewozie pasażerów, bagażu i towarów na zasadach określonych w umowach międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską, stosownie do zakresu ich stosowania.
2. Postanowienia umów, o których mowa w ust. 1, stosuje się również do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody w przewozie międzynarodowym 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 od odpowiedzialności cywilnej

Art. 209.

1. Użytkownicy statków powietrznych, przewoźnicy i inni przedsiębiorcy prowadzący działalność lotniczą są zobowiązani ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej odpowiednio za szkody wyrządzone w związku z ruchem statków powietrznych, z przewozem lotniczym lub wykonywaniem innej działalności lotniczej.
2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii organizacji przewoźników lotniczych i przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, wymagania dotyczące ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w ust. 1, zróżnicowane ze względu na charakterystykę statków powietrznych, rodzaj działalności lotniczej podlegającej certyfikacji oraz minimalną wysokość sumy tego ubezpieczenia, z uwzględnieniem przepisów ubezpieczeniowych krajowych i międzynarodowych.

Dział XIa

Kary pieniężne

Art. 209a.

1. Kto działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów:
 - 1) rozporządzenia nr 2320/2002/WE,
 - 2) rozporządzenia Komisji nr 622/2003/WE z dnia 4 kwietnia 2003 r. ustanawiającego środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego– 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.
3. Nie podlega karze, o której mowa w pkt 2.1-2.3 załącznika nr 1 do ustawy osoba, która nie posiada poświadczenia bezpieczeństwa uprawniającego do dostępu do informacji objętych załącznikiem do rozporządzenia nr 622/2003/WE.

Art. 209b.

1. Kto działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów:
 - 1) rozporządzenia nr 261/2004/WE,
 - 2) rozporządzenia nr 2111/2005/WE

- podlega karze pieniężnej w wysokości od 200 do 8 000 zł.
2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 2 do ustawy.
 3. Nie wymierza się kary, o której mowa w pkt 1.3 załącznika nr 2 do ustawy, jeżeli przewoźnik przed dniem wydania decyzji dobrowolnie zadośćuczynił pasażerowi za brak stosownej opieki.
 4. Nie wymierza się kary, o której mowa w pkt 1.4 załącznika nr 2 do ustawy, jeżeli przewoźnik, pomimo zaniedbania obowiązku informowania pasażerów o przysługujących im prawach, wykonał wszystkie pozostałe obowiązki wynikające z rozporządzenia nr 261/2004/WE.
 5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, domniemywa się, że pasażerowie zostali poinformowani o przysługujących im prawach.

Art. 209c.

1. Jeżeli instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzenia (WE) 550/2004 Prezes Urzędu może nałożyć na nią karę pieniężną w wysokości od 20 000 do 40 000 zł.
2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 3 do ustawy.
3. Jeżeli wyznaczona organizacja, o której mowa w art. 3 ust.1 rozporządzenia (WE) 550/2004, sprawuje swoją funkcję bez ważnego upoważnienia – Prezes Urzędu może nałożyć na nią karę pieniężną 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. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a-209d, Prezes Urzędu wymierza w drodze decyzji administracyjnej.
2. Kara pieniężna nieuiszczona w wyznaczonym terminie podlega wraz z odsetkami za zwłokę ściąganiu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.
3. Kwoty ściągane z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.
4. W sprawach nieuregulowanych w niniejszym rozdziale stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

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) wbrew ciążącemu na nim obowiązkowi, o którym mowa w art. 64 ustawy, nie powiadamia Prezesa Urzędu o zamiarze nabycia akcji (udziałów) w spółce zarządzającej lotniskiem w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie odpowiednio 25 %, 33 % lub 49 % ogólnej liczby głosów,
 - 4) wbrew art. 66 ust. 1, z zastrzeżeniem art. 66 ust. 2 ustawy, będąc posiadaczem nieruchomości niestanowiącej lotniska, zezwala na wykonywanie na niej startów i lądowań statków powietrznych,
[5) nie wykonuje zarządzeń i poleceń zarządzającego lotniskiem związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa lotów lub porządkiem na lotnisku, o których mowa w art. 82 pkt 3 ustawy.]
- pkt 5 niezgodny z Konstytucją - wyrok TK (Dz.U. z 2006 r. Nr 141, poz. 1008)**
- 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) wbrew art. 209 ust. 1 ustawy, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku – w szczególności, działając za osobę prawną – nie dokonuje ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w zakresie lotniczej działalności gospodarczej lub innego używania statków powietrznych,

- 12) uczestnicząc w prowadzeniu komputerowego systemu rezerwacyjnego, nie zachowuje wymagań uczciwej konkurencji, przejrzystości i równości
– podlega karze grzywny.
2. Tej samej karze podlega, kto, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w ust. 1.
3. Podżeganie do popełnienia wykroczeń określonych w ust. 1, pomocnictwo oraz usiłowanie podlegają karze określonej w ust. 1.
4. W przypadkach określonych w ust. 1–3 orzekanie następuje w trybie przepisów o postępowaniu w sprawach o wykroczenia.

Art. 211.

1. Kto:

- 1) wykonuje lot przy użyciu statku powietrznego nieposiadającego wymaganej zdatości do lotów lub niezgodnie z ograniczeniami określonymi w świadectwie zdatości do lotów,
- 2) wbrew art. 46 lub wymaganiom zawartym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 53 ust. 2 ustawy wykonuje lot z naruszeniem wymagań dotyczących ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem statków powietrznych, wibracjami i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza,
- 3) wbrew art. 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 i 2 ustawy oraz rozporządzeniom wydanym na ich podstawie:
 - a) wykonuje lot próbny lub akrobacyjny nad osiedlem lub innym skupiskiem ludności,
 - b) dokonuje zrzutu ze statku powietrznego w czasie jego lotu,
- 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, czynności, o których mowa w art. 136 ust. 1 i 2,
- 11) wbrew ciążącemu na nim obowiązкови, o którym mowa w art. 137 ust. 4, nie dokonuje zawiadomienia
- 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 ustawy używa urządzeń radiowych na częstotliwościach przeznaczonych dla radiokomunikacji ruchomej lotniczej, nie będąc do tego specjalnie upoważnionym,
 - 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).¹⁶⁾

Rozdział 2

Przepisy przejściowe i dostosowujące

Art. 222. (pominięty).¹⁷⁾

¹⁶⁾ Zamieszczone w obwieszczeniu.

¹⁷⁾ Zamieszczony w obwieszczeniu.

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. Przepis art. 23¹ § 4 i 5 Kodeksu pracy stosuje się odpowiednio.
4. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Urzędowi składniki mienia Inspektoratu, o którym mowa w ust. 1, do dnia jego zniesienia 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 Urzę-

dowi składniki majątkowe Ministerstwa Infrastruktury służące dotychczas do realizacji zadań objętych zakresem działania Urzędu.

Art. 229. (pominięty).¹⁸⁾

Art. 230. (uchylony).

Rozdział 3

Przepisy końcowe

Art. 231.

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

Art. 232.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 226 ust. 3 i art. 228 ust. 1, które wchodzi w życie z dniem ogłoszenia ustawy.

¹⁸⁾ Zamieszczony w obwieszczeniu.

Załącznik do ustawy
z dnia 8 grudnia 2006 r. (poz. 1829)

Załącznik Nr 1

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
1.	Naruszenia przepisów rozporządzenia nr 2320/2002/WE z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego - Deklaracja międzyinstytucjonalna (Dz. Urz. WE L 355 z 30.12.2002)	
1.1.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 2.2.1.(iii) załącznika do rozporządzenia	5 000
1.2.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 2.1. załącznika do rozporządzenia	10 000
1.3.	Naruszenie obowiązku patrolowania, o którym mowa w pkt 2.2.2. załącznika do rozporządzenia	2 000
1.4.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 3.2.3.lit. b załącznika do rozporządzenia	5 000
1.5.	Niezapewnienie ochrony przy pomocy ogrodzeń, straży, patroli, o której mowa w pkt 2.4. lit.b	10 000
1.6.	Naruszenie obowiązku poddawania nadzorowi, o którym mowa w pkt 2.4. lit. c	10 000
1.7.	Umieszczenie na pokładzie statku powietrznego bagażu z naruszeniem pkt 5.1.	5 000
1.8.	Naruszenie obowiązku kontrolowania, o którym mowa w pkt 2.2.1.(i) załącznika do rozporządzenia	10 000
1.9.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 2.2.1 (v) załącznika do rozporządzenia	500
1.10.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 2.2.1 (viii) załącznika do rozporządzenia	500
1.11.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 2.2.1 (ii) załącznika do rozporządzenia	5 000
1.12.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 2.3. lit. b załącznika do rozporządzenia	10 000
1.13.	Naruszenie obowiązku kontroli, o którym mowa w pkt 2.3. lit. a załącznika do rozporządzenia	10 000
1.14.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 4.3.1. załącznika do rozporządzenia	10 000
1.15.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 4.1. załącznika do rozporządzenia	10 000
1.16.	Zabranie na pokład statku powietrznego zapasów lub dostaw prowiantu przewoźnika lotniczego wbrew pkt 9.2.3. załącznika do rozporządzenia	10 000
1.17.	Zabranie na pokład statku powietrznego dostaw środków czyszczących wbrew pkt 10.2.3. załącznika do rozporządzenia	10 000
1.18.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt. 6.1. załącznika do rozporządzenia	10 000

	dzenia	
1.19.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 7.1. lub pkt 7.3. załącznika do rozporządzenia	10 000
1.20.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 8.1. i pkt 8.3. załącznika do rozporządzenia	10 000
1.21.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 4.2. załącznika do rozporządzenia	2 000
2.	Naruszenia przepisów rozporządzenia nr 622/2003/WE z dnia 4 kwietnia 2003 r. ustanawiającego środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 89 z 05.04.2003)	
2.1.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 3.1.2.3. załącznika do rozporządzenia	2 000
2.2.	Dopuszczenie przewozu broni lub innych przedmiotów zabronionych w miejscu dostępnym dla pasażera i załogi (pkt 4.1.1.1.a - e lub 5.2.3.1. załącznika do rozporządzenia)	10 000
2.3.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa pkt 5.2.1.1. lub 5.2.2.c. załącznika do rozporządzenia.	1 000

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.	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

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 2004r. 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 2004r. 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