

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.

Opracowano na podstawie: Dz.U. z 2002 r. Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808, Nr 273, poz. 2703.

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 93/104WE 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 Cocpit (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.

3. Lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego, to jest państwowych statków powietrznych oraz lotnisk państwowych wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych.
4. Przepisów prawa lotniczego nie stosuje się do lotnictwa państwowego, z wyjątkiem przepisów art. 1 ust. 6-7, art. 2, 3-10, 11 ust. 1, art. 12, 14, 33, 35 ust. 2, art. 43, 44, 60, 74, 75, 76 ust. 2, art. 89, 92, 119-125, 128, 130, 133, 140, 149, 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.
8. Przepisy prawa lotniczego dotyczące przewozów lotniczych stosuje się odpowiednio do nieodpłatnych przewozów dokonywanych przez przewoźnika lotniczego.

ust. 7 w art. 1 uchylony

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,
- 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 oraz z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447) 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. Minister właściwy do spraw transportu oraz Minister Obrony Narodowej określą, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności, o których mowa w ust. 1, na czas pokoju, uwzględniając związane z tym obowiązki i uprawnienia odpowiednich służb i organów oraz zasadę współpracy państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z odpowiednimi służbami wojskowymi.
3. Minister właściwy do spraw transportu oraz Minister Obrony Narodowej określą, w drodze rozporządzenia, zasady oraz tryb przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji, o których mowa w ust. 1, na czas wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego, z uwzględnieniem określenia w tym przypadku zasad współpracy państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z odpowiednimi służbami wojskowymi.

Art. 5.

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

Art. 6.

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

Art. 7.

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

Art. 8.

Lot i manewrowanie statku powietrznego 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, Nr 41, poz. 412, Nr 111, poz. 1279, z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 109, poz. 1157, Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 5, poz. 42, Nr 14, poz. 124, Nr 100, poz. 1085, Nr 115, poz. 1229 i Nr 154, poz. 1804 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253 i Nr 113, poz. 984).
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. Przewodniczącego Komisji powołuje minister właściwy do spraw transportu na okres 5 lat, z zastrzeżeniem ust. 8.
4. Pozostałych członków Komisji powołuje minister właściwy do spraw transportu po zasięgnięciu opinii Przewodniczącego Komisji.
5. W skład Komisji wchodzi przewodniczący, dwóch zastępców przewodniczącego i czternastu członków.
6. W skład Komisji mogą wchodzić jedynie:
 - 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) inżynierzy - konstruktorzy lotniczy,
 - 6) lekarze specjaliści z zakresu medycyny lotniczej lub medycyny transportu,
 - 7) przedstawiciele lotnictwa państwowego.
7. Za specjalistów z danego zakresu uważa się osoby posiadające odpowiednie wykształcenie wyższe oraz udokumentowaną minimum pięcioletnią praktykę w danej dziedzinie.
 8. Minister właściwy do spraw transportu może, na wniosek Komisji uchwalony bezwzględną większością głosów, odwołać przewodniczącego lub innego członka Komisji.
 9. Członkostwo w Komisji wygasa z chwilą śmierci, prawomocnego skazania, stwierdzenia utraty zdolności do czynności prawnych lub przyjęcia rezygnacji złożonej ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Art. 18.

1. Minister właściwy do spraw transportu zapewnia w ramach budżetu ministerstwa środki na prowadzenie działalności Komisji, w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków i ekspertów, o których mowa w art. 135 ust. 4, wyposażenie techniczne Komisji i jej obsługę administracyjną, a także na koszty ekspertyz.
2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania kwalifikacyjne członków Komisji, wymagane kwalifikacje ekspertów Komisji oraz wzór legitymacji członka Komisji, mając na względzie specjalistyczny charakter jej zadań.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw pracy, szczegółowe zasady wynagradzania członków Komisji, w tym Przewodniczącego i ekspertów, biorąc w szczególności pod uwagę specyfikę ich pracy.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji.

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

- kształcających w specjalnościach związanych z lotnictwem, powoływani przez ministra właściwego do spraw transportu.
4. Przewodniczącego Rady powołuje Rada spośród członków, zwykłą większością głosów.
 5. Do zadań Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego należy w szczególności:
 - 1) opiniowanie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego,
 - 2) inicjowanie i opiniowanie spraw oraz pośredniczenie w wymianie opinii i doświadczeń, dotyczących ochrony w lotnictwie cywilnym,
 - 3) opracowywanie stanowiska w sprawach ochrony lotnictwa cywilnego wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu,
 - 4) opiniowanie Krajowego Programu Ułatwień w Zakresie Lotnictwa Cywilnego,
 - 5) inicjowanie i opiniowanie spraw oraz pośredniczenie w wymianie opinii i doświadczeń, dotyczących ułatwień w lotnictwie cywilnym, w szczególności usuwania zbędnych ograniczeń i upraszczania procedur administracyjnych,
 - 6) opiniowanie stanowiska w sprawach ułatwień wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu.
 6. Minister właściwy do spraw transportu zapewnia środki na prowadzenie działalności Rady, w tym na jej obsługę administracyjną.
 7. Organizację i tryb działania Rady określa regulamin ustalony przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze zarządzenia, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu .

Rozdział 2

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Art. 20.

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

Art. 21.

1. Do kompetencji Prezesa Urzędu należą wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym, niezastrzeżone w niniejszej ustawie, innych ustawach oraz umowach

międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu lub innych organów administracji publicznej.

- 1a. Przepis ust.1 nie narusza uprawnień EASA w zakresie określonym w rozporządzeniu nr 1592/2002/WE z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz ustanowienia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
2. Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy wykonywanie funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego, określonych w ustawie, oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych, w tym związanych z regulacją rynku usług lotniczych, a w szczególności:
 - 1) inicjowanie przedsięwzięć w zakresie polityki lotnictwa cywilnego oraz przygotowywanie wniosków i wdrażanie postanowień służących realizacji rządowych programów dotyczących sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, o których mowa w art. 16 ust. 3,
 - 2) wydawanie decyzji administracyjnych w sprawach określonych w niniejszej ustawie,
 - 3) nadzorowanie i kontrolowanie przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego i lotniczej działalności gospodarczej,
 - 4) sprawowanie nadzoru nad realizacją zadań przez jednostkę, o której mowa w art. 230,
 - 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 urządzeń 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 badanie i ocena stanu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym,
 - 16) wydawanie wytycznych i instrukcji w sprawach technicznych związanych ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego,

- 17) 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) nr 295/91/EWG z dnia 4 lutego 1991 r. ustanawiającym wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych (Dz.Urz. WE L 36 z 08.02.1991 z późn.zm.),
 - 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 zdolności 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 zdolności 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).
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.

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,

art. 26 uchylony

- 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 sportu, 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,
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.

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 Prezowski Urzędowi wszelkich żądanych wyjaśnień w sprawach zarejestrowanego statku powietrznego.

Art. 36.

1. W rejestrze statków wpisuje się:

**pkt 2 w ust. 3 w art.
33 uchylony**

- 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 zdatność 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 ustanowionych ze względu na ochronę środowiska przed nadmiernym hałasem, wibracją i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza.
5. Prezes Urzędu może zawiesić albo cofnąć świadectwo zdatności do 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. Zdatność 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 potwierdzone przez właściwy organ innego państwa, Prezes Urzędu może uznać za ważne na równi z takimi samymi dokumentami wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie i na warunkach określonych w przepisach międzynarodowych, lub też jeżeli zostanie wykazane, że wymagania przyjęte przy wydawaniu lub potwierdzaniu tych świadectw, zezwoleń i dokumentów nie były niższe niż określone zgodnie z niniejszą ustawą.

Art. 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 sta-

- tek 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. Zdadność statków powietrznych do lotów oraz zdadność 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 zdadności 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 wymagań higienicznych i zdrowotnych zakładanego lotniska oraz wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska odnośnie wpływu zakładanego lotniska na środowisko.

Art. 56.

1. Prezes Urzędu odmawia wydania zezwolenia na założenie lotniska, jeżeli z przedstawionych dokumentów wynika, że 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. Nr 11, poz. 95, z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 39, poz. 462 oraz z 2001 r. Nr 22, poz. 247, Nr 27, poz. 298, Nr 56, poz. 580, Nr 110, poz. 1189, Nr 123, poz. 1353 i Nr 154, poz. 1800).
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, określają, 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 zakaże 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 w porcie lotniczym koordynacji, o której mowa w rozporządzeniu nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnotowych zasad przydzielania czasów operacji w portach lotniczych Wspólnoty, następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu po zasięgnięciu opinii zarządzającego lotniskiem, przedstawiciela służb ruchu lotniczego, zainteresowanego przewoźnika lotniczego lub organizacji przewoźników lotniczych.
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.

Art. 67a.

1. W porcie lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, Prezes Urzędu powołuje radę koordynacyjną, składającą się z przedstawicieli:
 - 1) przewoźników lotniczych, posiadających koncesję wydaną przez Prezesa Urzędu, o największej ilości przewiezionych pasażerów lub towarów w poprzednich dwóch sezonach rozkładowych,
 - 2) zarządzającego lotniskiem - z zastrzeżeniem ust. 3.
2. Rada koordynacyjna powoływana jest raz w roku na dwa kolejne sezony rozkładowe.
3. Rada koordynacyjna może zostać powołana do więcej niż jednego portu lotniczego. W takim przypadku w jej skład wchodzi przedstawiciele wszystkich zarządzających portami lotniczymi, do których została powołana rada koordynacyjna.
4. Do zadań rady, o której mowa w ust. 1, należy:
 - 1) powoływanie i odwoływanie koordynatora, o którym mowa w rozporządzeniu nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnotowych zasad

**ust. 5 i 7 w art. 67
uchylone**

przydzielania czasów operacji w portach lotniczych Wspólnoty, zwanego dalej „koordynatorem”,

- 2) sprawowanie nadzoru nad działalnością koordynatora,
 - 3) uchwalanie budżetu koordynatora.
5. W zakresie nie uregulowanym w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 67c ust. 5, organizację i sposób działania rady koordynacyjnej reguluje jej statut.

Art. 67b.

1. Koordynatora powołuje i odwołuje rada koordynacyjna.
2. Uchwała rady koordynacyjnej o powołaniu koordynatora wymaga zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu.
3. Prezes Urzędu może odmówić zatwierdzenia uchwały, o której mowa w ust. 2, jeżeli:
 - 1) koordynator nie spełnia wymagań określonych przepisami prawa,
 - 2) uchwała rady koordynacyjnej o powołaniu koordynatora została wydana z naruszeniem przepisów prawa.
4. Prezes Urzędu może cofnąć zatwierdzenie uchwały rady koordynacyjnej o powołaniu koordynatora, jeżeli koordynator przestał spełniać wymagania określone przepisami prawa.
5. Zatwierdzenie, odmowa zatwierdzenia oraz cofnięcie zatwierdzenia uchwały o powołaniu koordynatora następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 67c.

1. Koordynator działa na własny rachunek i nie jest przedsiębiorcą w rozumieniu przepisów o swobodzie działalności gospodarczej.
2. Koordynator jest osobą prowadzącą pozarolniczą działalność gospodarczą w rozumieniu przepisów: ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U. z 2000 r. Nr 14, poz. 176, z późn. zm.²⁾), ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz.U. Nr 137, poz. 887, z późn. zm.³⁾), ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i ren-

²⁾ 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, 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 oraz z 2004 r. Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535 i Nr 93, poz. 984.

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 1998 r. Nr 162, poz. 1118 i poz. 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

tach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz.U. z 2004 r. Nr 39, poz. 353) oraz ustawy z dnia 23 stycznia 2003 r. o powszechnym ubezpieczeniu w Narodowym Funduszu Zdrowia (Dz.U. z 2003 r. Nr 45, poz. 391, z późn. zm.⁴⁾).

3. Koszty koordynacji w porcie lotniczym, w szczególności koszty: bieżącej działalności koordynatora, zapewnienia niezbędnych urządzeń i pomieszczeń, utrzymywania uprawnień oraz wynagrodzeń koordynatora oraz osób zatrudnionych w jego biurze, pokrywane są z budżetu koordynatora.
4. Wpłaty do budżetu koordynatora dokonywane są przez przewoźników lotniczych oraz zarządzających lotniskami, o których mowa w art. 67a ust. 1, zgodnie z przepisami rozporządzenia wydanego na podstawie ust. 5.
5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad przejrzystości, obiektywizmu i niedyskryminacji oraz przepisów międzynarodowych:
 - 1) szczegółowe zasady powoływania, organizacji oraz działania rady koordynacyjnej, w szczególności powoływania i odwoływania koordynatora, uchwalania budżetu koordynatora oraz sprawowania nadzoru nad jego działalnością,
 - 2) szczegółowe zasady finansowania działalności koordynatora, w szczególności dokonywania wpłat do budżetu, o których mowa w ust. 4,
 - 3) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełniać koordynator.

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,

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 oraz z 2004 r. Nr 19, poz. 177 i Nr 64, poz. 593.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. Nr 73, poz. 660, Nr 96, poz. 874, Nr 122, poz. 1143, Nr 128, poz. 1176, Nr 135, poz. 1268, Nr 166, poz. 1609, Nr 190, poz. 1864, Nr 202, poz. 1956, Nr 210, poz. 2037, Nr 223, poz. 2217 i Nr 228, poz. 2255 oraz z 2004 r. Nr 5, poz. 37, Nr 19, poz. 177, Nr 64, poz. 593 i Nr 93, poz. 982 i 896.

- 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 państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym 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.
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 państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym.

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

Art. 71a.

1. Prezes Urzędu może w drodze decyzji administracyjnej wprowadzić ograniczenia lub zakazy wykonywania przez cywilne poddźwiękowe samoloty z napędem odrzutowym, posiadające maksymalną masę startową nie mniejszą niż 34000 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 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80, poz. 717 i z 2004 r. Nr 6, poz. 41),
 - 3) odpowiednim zarządzaniu ruchem lotniczym w celu zmniejszenia uciążliwości hałasu na lotnisku i w jego otoczeniu,
 - 4) wprowadzaniu ograniczeń i zakazów operacji lotniczych na określonym lotnisku.
5. Wyboru metod i środków, o których mowa w ust. 4, dokonuje się biorąc pod uwagę:
 - 1) zasadę niedyskryminowania przewoźników lotniczych i producentów samolotów,
 - 2) konieczność zastosowania środków, które nie byłyby bardziej restrykcyjne niż jest to konieczne ze względu na ochronę środowiska na określonym lotnisku.
6. Ograniczeń, o których mowa w ust. 1, nie wprowadza się jeżeli zostały już wprowadzone ograniczenia w wyniku drobnych zmian technicznych niestwarzających istotnych kosztów dla użytkowników statków powietrznych.

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.

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) wykaz państw rozwijających się, operatorów samolotów oraz samolotów tych państw, o których mowa w art. 225a.

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 2000 r. Nr 46, poz. 543, z 2001 r. Nr 129, poz. 1447 i Nr 154, poz. 1800 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 113, poz. 984 i Nr 126, poz. 1070).
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 ra-

cyjonalne 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 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. 127 ust. 1 pkt 4.
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, obo-

wiązujące 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. Nr 81, poz. 351, z 1994 r. Nr 27, poz. 96, Nr 89, poz. 414, z 1996 r. Nr 106, poz. 496, z 1997 r. Nr 111, poz. 725, Nr 121, poz. 770, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, Nr 162, poz. 1126, z 2000 r. Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 113, poz. 1207 oraz z 2002 r. Nr 62, poz. 558 i Nr 113, poz. 984).
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 państwowemu organowi zarządzania ruchem lotniczym, przysługuje prawo zakładania lotniczych urządzeń naziemnych na nieruchomościach sąsiadujących z lotniskiem oraz prawo dostępu do nich.
3. Zakładanie oraz utrzymywanie lotniczych urządzeń naziemnych jest celem publicznym w rozumieniu ustawy o gospodarce nieruchomościami.
4. Do odszkodowania za ograniczenia własności wynikające z wykorzystania uprawnień określonych w ust. 2 oraz do okoliczności i trybu wywłaszczenia nieruchomości, stosuje się przepisy ustawy o gospodarce nieruchomościami.
5. Przepisy ust. 2-4 mają odpowiednie zastosowanie do lotniczych urządzeń naziemnych zakładanych przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, także na nieruchomościach znajdujących się poza sąsiedztwem lotnisk.
6. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego oraz państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, obowiązani są utrzymywać lotnicze urządzenia naziemne w pełnej sprawności technicznej oraz używać je 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 prze-

znaczonych 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 zerwania 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 „rejestrem urządzeń naziemnych”.
2. Rejestr urządzeń naziemnych jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze pozostają poufne.
3. Wpisowi do rejestru urządzeń naziemnych podlegają następujące lotnicze stałe urządzenia naziemne, jeżeli mają być używane dłużej niż 6 miesięcy:
 - 1) urządzenia radiokomunikacyjne,
 - 2) urządzenia radiolokacyjne,
 - 3) urządzenia radionawigacyjne,
 - 4) wzrokowe pomoce nawigacyjne,
 - 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.

dodany pkt 7 w art. 94 wchodzi w życie z dniem 1.05.2005 r. (Dz.U. z 2004 r. Nr 99, poz. 1002

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 parolotni - 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 wyko-

nywania 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.

dodany pkt 6a w ust. 2 w art. 96 wchodzi w życie z dniem 1.05.2005 r. (Dz.U. z 2004 r. Nr 99, poz. 1002)

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 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. Naczelny Lekarz wnioskuje o skreślenie lekarza z listy lekarzy orzeczników w razie:
- 1) ujemnej corocznej oceny działalności, o której mowa w art. 107 ust. 1 pkt 5, potwierdzonej ponowną ujemną oceną, która nie może być dokonana wcześniej niż po upływie sześciu miesięcy,
 - 2) utraty bądź zawieszenia prawa wykonywania zawodu lekarza,
 - 3) ograniczenia go w wykonywaniu czynności medycznych, związanego z orzekaniem,
 - 4) upływu terminu na jaki został dokonany wpis na listę,
 - 5) 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 skreślania z niej, z uwzględnieniem wzoru listy lekarzy orzeczników.

Art. 109.

1. Na listę centrów medycyny lotniczej może zostać wpisany podmiot (zakład opieki zdrowotnej), który spełnia następujące wymagania:
 - 1) jest wpisany do właściwego rejestru zakładów opieki zdrowotnej,
 - 2) zatrudnia lekarzy orzeczników oraz specjalistów z zakresu medycyny 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. Naczelnny 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.

Naczelnny 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 zobowiązany zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania pasażerów i załogi.

3. W razie uszkodzenia statku powietrznego lub przymusowego lądowania dowódca wykonuje w imieniu właściciela i użytkownika statku oraz w imieniu właścicieli przewożonych rzeczy wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne do zabezpieczenia ich interesów.

Art. 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 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.
5. Organy Policji i Straży Granicznej są obowiązane do przejścia 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 Wojskowych Służb Informacyjnych i funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Policji, Straży Granicznej oraz 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. 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 państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym ograniczeń lotów w części przestrzeni powietrznej, których czas trwania nie będzie dłuższy niż 3 miesiące, oraz sposób publikacji tych ograniczeń.
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. Polską przestrzeń powietrzną dostępną dla żeglugi powietrznej dzieli się na:
 - 1) przestrzeń kontrolowaną, w której zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego oraz służby alarmowa i informacji powietrznej,
 - 2) przestrzeń niekontrolowaną, w której zapewniana jest służba alarmowa oraz służba informacji powietrznej.
2. W polskiej przestrzeni powietrznej działa państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, a w wydzielonych częściach tej przestrzeni cywilne lub wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego lub właściwe organy wojskowe.
3. Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym tworzy cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni kontrolowanej.
4. Zarządzający lotniskami tworzą cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni niekontrolowanej przydzielanej danym lotniskom w trybie art. 121 ust. 3 pkt 1.
5. Minister Obrony Narodowej tworzy wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni przydzielonej danemu lotnisku w trybie art. 121 ust. 3 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 jest realizowane przez:
 - 1) zapewnianie odpowiednio do charakteru, natężenia i warunków ruchu lotniczego następujących służb ruchu lotniczego:

- a) alarmowej - ustanowionej w celu zawiadamiania organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami,
 - b) kontroli ruchu lotniczego - ustanowionej w celu zapobiegania zderzeniom statków powietrznych podczas lotu, zderzeniom statków powietrznych ze sobą lub z przeszkodami w ruchu naziemnym oraz usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego,
 - c) informacji powietrznej - ustanowionej w celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów,
- 2) zarządzanie przestrzenią powietrzną, polegające na przydziale odpowiednich elementów przestrzeni powietrznej poszczególnym jej użytkownikom,
 - 3) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego, polegające na optymalizacji natężenia tego ruchu, z uwzględnieniem konieczności zmniejszenia uciążliwości hałasu na lotnisku i w jego otoczeniu.
2. Statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się ponadto następujące służby:
- 1) informacji lotniczej - ustanowioną w celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej,
 - 2) meteorologiczną - ustanowioną w celu zapewniania załogom statków powietrznych, organom służb ruchu lotniczego, organom systemu poszukiwania i ratownictwa oraz innym organom prowadzącym lub obsługującym żeglugę powietrzną niezbędnych danych meteorologicznych,
 - 3) poszukiwania i ratownictwa - ustanowioną w celu zapewniania pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie oraz uczestnikom wypadku lotniczego.
3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając zasady określone w ust. 1 oraz art. 119 i 120, ustali, w drodze rozporządzenia:
- 1) podział polskiej przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej na:
 - a) przestrzeń kontrolowaną,
 - b) przestrzeń niekontrolowaną,
 - 2) szczegółowe zasady korzystania z przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników,
 - 3) sposoby współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego.
4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych powoła, w drodze rozporządzenia, wspólny cywilno-wojskowy organ doradczy odpowiedzialny za kształtowanie zasad zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich użytkowników oraz ustali zakres działania tego organu, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.

5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ustali, w drodze rozporządzeń:
- 1) szczegółowe techniczne przepisy ruchu lotniczego,
 - 2) zasady działania służb ruchu lotniczego
- z uwzględnieniem postanowień ust. 1-4 oraz art. 119 i 120 oraz przepisów międzynarodowych.
- 5a. Organy zarządzania ruchem lotniczym są zobowiązane współdziałać z Siłami Powietrznymi w zakresie realizacji zadań dotyczących:
- 1) zarządzania ruchem lotniczym w przestrzeni powietrznej, w szczególności podczas zabezpieczenia lotów państwowych statków powietrznych;
 - 2) systemu obrony powietrznej;
 - 3) systemu poszukiwania i ratownictwa lotniczego.
6. Minister Obrony Narodowej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, sposób współdziałania organów zarządzania ruchem lotniczym z Siłami Powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, tak by 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 państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym 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 państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, stwierdzi, że cywilny statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem, a w szczególności jako środek ataku terro-

rystycznego 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. Nr 78, poz. 461 z późn. zm.⁵⁾).

Art. 123.

**ust. 4 w art. 123
uchylony.**

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) doświadczenia 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.

Art. 124.

1. Zabrania się wykonywania lotów statkami powietrznymi z napędem nad obszarami parków narodowych i rezerwatów przyrody poniżej wysokości względnych podanych przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym 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.

⁵⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 1997 r. Nr 6, poz. 31 i Nr 43, poz. 271, z 2000 r. Nr 12, poz. 136 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 45, poz. 498, z 2003 r. Nr 223, poz. 2220 oraz z 2004 r. Nr 172, poz. 1805.

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 państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, 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**Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym i służby współpracujące****Art. 127.**

1. Do zadań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym należy zapewnienie, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych, bezpieczeństwa i płynności ruchu lotniczego, w tym:
 - 1) zarządzanie ruchem lotniczym,
 - 2) nadzór nad działalnością cywilnych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego,
 - 3) dostarczanie załogom statków powietrznych informacji i danych meteorologicznych,
 - 4) zapewnienie służby informacji lotniczej oraz publikacja Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych,
 - 5) budowa obiektów oraz zakup, instalacja i utrzymanie urządzeń oraz systemów niezbędnych do zarządzania ruchem lotniczym,
 - 6) zakup, instalacja i utrzymanie lotniczych urządzeń radionawigacyjnych wraz z terenami, przeznaczonych do użytku w przestrzeni kontrolowanej zgodnie z rozporządzeniem 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.
2. Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym może ponadto wykonywać inne zadania związane z zarządzaniem ruchem lotniczym, zlecone przez ministra właściwego do spraw transportu.
3. Jeżeli w trakcie dokonywanej kontroli Prezes Urzędu stwierdzi fakt naruszenia przepisów, może wówczas polecić państwowemu organowi zarządzania ruchem lotniczym lub cywilnemu lotniskowemu organowi służb ruchu lotniczego wyko-

nanie, w ramach ich zadań, określonych czynności w celu usunięcia tego naruszenia. Czynności te państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym lub cywilny lotniskowy organ służby ruchu lotniczego są obowiązane wykonać niezwłocznie i bez pobierania dodatkowych opłat z tego tytułu.

4. W przypadkach szczególnych minister właściwy do spraw transportu może, na wniosek Prezesa Urzędu, powierzyć okresowo wykonywanie określonych zadań lub czynności związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym jednostce organizacyjnej innej niż państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym.

Art. 128.

Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady wykonywania zadań przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym z uwzględnieniem zapewnienia bezpieczeństwa i przestrzegania zasad racjonalnego gospodarowania.

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. Osoba kierująca państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym przedstawia Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia sprawozdanie finansowe wraz z opinią niezależnego rewidenta i rocznym sprawozdaniem z działalności państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym nie później niż do końca I kwartału roku następnego.

Art. 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 urzą-

dzeń 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. Usługi państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym są świadczone odpłatnie.
2. Opłaty pobierane przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym ustala się z uwzględnieniem kosztów, o których mowa w art. 129 ust. 2, w tym kosztów związanych ze świadczeniem usług cywilnych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego, jak również służb informacji lotniczej i meteorologicznej oraz służb współdziałających, o ile służby te nie pobierają opłat za świadczone usługi.
3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób określania wysokości opłat, a także tryb ich pobierania, z uwzględnieniem zasady, o której mowa w ust. 4.
4. Warunki korzystania z usług państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym i służb współdziałających oraz opłaty za te usługi mogą być zróżnicowane jedynie ze względu na rodzaje i charakterystyki statków powietrznych oraz charakterystyki świadczonych usług.
5. Do ściągnięcia należności z tytułu opłat za usługi stosuje się przepisy, o których mowa w art. 25 ust. 4.
6. Nie pobiera się opłat za usługi państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym związane z obsługą:
 - 1) ruchu lotniczego polskich wojskowych statków powietrznych oraz, na zasadzie wzajemności, statków wojskowych państw obcych, chyba że statki te wykonują loty związane z działalnością gospodarczą lub odpłatnie,
 - 2) lotów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa państwa, ochroną granicy państwowej lub poszukiwaniem i ratownictwem.

Art. 131.

1. Źródłami przychodów państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym są:
 - 1) wpływy z opłat za usługi, o których mowa w art. 130,
 - 2) dobrowolne wpłaty i zapisy,
 - 3) inne wpływy.

2. Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym może uzyskiwać dotacje celowe ze środków publicznych, ustalane corocznie w ustawie budżetowej na dofinansowanie wykonywania zadań określonych w art. 129 ust. 2 pkt 1-4.
3. Środki finansowe niewykorzystane w danym roku mogą być przeznaczone na cele, o których mowa w art. 129 ust. 2 pkt 1-4, w następnym roku budżetowym.

Art. 132.

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

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

Art. 133.

Ministrowie właściwi do spraw transportu, środowiska, spraw wewnętrznych oraz Minister Obrony Narodowej określą, 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

Badanie wypadków i incydentów lotniczych

Art. 134.

1. Komisja, o której mowa w art. 17, prowadzi badania wypadków i incydentów lotniczych w celu ustalenia ich okoliczności i przyczyn oraz wydaje zalecenia i wnioski dla zapobieżenia podobnym wypadkom i incydentom w przyszłości.
2. Przez wypadek lotniczy rozumie się zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które zaistniało od chwili, gdy jakakolwiek osoba weszła na jego pokład z zamiarem wykonania lotu, do chwili opuszczenia pokładu statku powietrznego przez wszystkie osoby znajdujące się na nim oraz podczas którego jakakolwiek osoba doznała co najmniej poważnych uszkodzeń ciała lub statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji albo statek powietrzny zaginął i nie został odnaleziony, a urzędowe jego poszukiwa-

nia zostały odwołane lub statek powietrzny znajduje się w miejscu, do którego dostęp nie jest możliwy.

3. Wypadkiem lotniczym nie jest zdarzenie, podczas którego:

- 1) uszkodzenia ciała powstały z przyczyn naturalnych, wywołanych przez uszkodzanego lub inne osoby,
- 2) osoby doznały uszkodzeń ciała, jeżeli uszkodzeń tych doznali pasażerowie przebywający na pokładzie bez ważnego biletu, ukrywający się w miejscach, do których zwykle zamknięty jest dostęp dla pasażerów i członków załogi lub przebywający w miejscach nieprzeznaczonych dla pasażerów oraz członków załogi,
- 3) nastąpiła przerwa w pracy lub uszkodzenie silnika, gdy uszkodzeniu uległ tylko silnik, jego osłony lub agregaty wspomagające lub gdy uszkodzone zostały łopaty śmigła, końcówki skrzydła, anteny, ogumienie kół, urządzenia hamowania, owiewki lub gdy pokrycie statku powietrznego posiada niewielkie wgniecenia albo przebicia oraz inne uszkodzenie statku powietrznego, niestwarzające zagrożeń dla zdrowia lub życia,
- 4) uszkodzeniu lub zniszczeniu konstrukcji uległa jedynie lotnia lub paralotnia.

4. Incydem lotniczym jest zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego inne niż wypadek lotniczy, które ma lub mogłoby mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji. Poważnym incydem lotniczym jest incydent, którego okoliczności wskazują, że nieomal doszło do wypadku lotniczego.

Art. 135.

1. Każdy wypadek lub poważny incydent lotniczy jest przedmiotem badania przez Komisję. Inne incydenty lotnicze, o ile Komisja nie zdecydowała o podjęciu ich badania, są badane przez użytkownika statku powietrznego pod nadzorem Komisji.
2. Komisja bada wypadki:
 - 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 jeżeli właściwy organ obcego państwa przekaze Komisji uprawnienie do przeprowadzenia badania, albo sam nie podjął badania wypadku.
3. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.
4. W przypadkach szczególnych Komisja może korzystać z ekspertyz przygotowywanych na jej zlecenie przez niezależnych ekspertów.
5. Do badania incydentów lotniczych stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące badania wypadków lotniczych.
6. Incydent lotniczy, od którego badania Komisja odstąpiła, jest badany przez użytkownika statku powietrznego. Po zakończeniu badań użytkownik przesyła Komisji raport określający w szczególności przyczyny i okoliczności incydentu

lotniczego oraz działania podjęte w celu zapobieżenia podobnym zdarzeniom w przyszłości.

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

Art. 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 przesłuchiwaniu świadków.
2. Uprawnienie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, obejmuje także prawo wstępu do wszystkich części lotniska.
3. Osoby działające z upoważnienia Komisji korzystają z uprawnień, o których mowa w ust. 1 i 2.

Art. 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 or-

- gan 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. 2, obejmuje w szczególności wzajemne przekazywanie zawiadomień o wypadkach i związanych z nimi informacji, zabezpieczanie dowodów i mienia, udział obserwatorów w badaniu wypadków, ekspertyzy i inną pomoc techniczną oraz przekazywanie sprawozdań z badania wypadków.

Art. 138.

1. Komisja przedstawia sprawozdania z wynikami badań wraz z zaleceniami ministrowi właściwemu do spraw transportu.
2. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje sprawozdania Komisji, o których mowa w ust. 1, Prezesowi Urzędu.
3. Sprawozdania i zalecenia, o których mowa w ust. 1, stanowią podstawę do podjęcia przez Prezesa Urzędu działań, o których mowa w art. 21 ust. 2 pkt 18.

Art. 139.

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

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

Art. 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 szczegółowe 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 określają, w drodze rozporządzenia, Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw wewnętrznych.
 6. Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw transportu określają, 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 tranzyście 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, ratownictwa 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 nie zastrzeżonym do kompetencji EASA.
3. Nadzorujący ma również prawo wstępu do wszystkich części lotniska i pomieszczeń użytkownika.

Art. 158.

1. Użytkownik statku powietrznego jest obowiązany zapewnić jego bezpieczną eksploatację.
2. Użytkownik statku powietrznego, jeżeli prowadzi działalność podlegającą certyfikacji, obowiązany jest utworzyć i zapewnić funkcjonowanie wewnętrznego systemu bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego.
3. Użytkownik, o którym mowa w ust. 2, jest obowiązany w szczególności:
 - 1) zapewnić, aby członkowie załóg statków powietrznych oraz inne osoby działające na jego zlecenie w zakresie powierzonych im zadań znali przepisy dotyczące eksploatacji statków powietrznych,
 - 2) wprowadzić w przedsiębiorstwie instrukcje dotyczące w szczególności eksploatacji, wykonywania lotów i obsługi technicznej statków powietrznych oraz zapewnić odpowiednie szkolenie pracowników,
 - 3) prowadzić dokumentację eksploatacyjną,
 - 4) zorganizować w przedsiębiorstwie stały wewnętrzny nadzór operacyjny i wyznaczyć osobę odpowiedzialną za jego wykonywanie.

4. Dowódca statku powietrznego ponosi odpowiedzialność za przestrzeganie przepisów dotyczących eksploatacji statku, niezależnie od odpowiedzialności użytkownika.

Art. 159.

1. W celu wykonywania nadzoru, o którym mowa w art. 157 ust. 1, minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając przepisy międzynarodowe, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych i obowiązków użytkowników statków powietrznych w tym zakresie.
2. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając przepisy międzynarodowe oraz przepisy prawa Unii Europejskiej, określi, w drodze zarządzenia, 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.
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 wykonaw-

- czych, 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. 165 uchylony**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 nie obejmujących 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. 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. 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.

art. 168-170 uchylone

Art. 167.

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.

pkt 4-6 w ust. 3 i ust. 5 w art. 166 uchylone

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.

ust. 1, 2 i 4 w art. 167 uchylone

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, pro-

gnoz 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, nie posiadający koncesji udzielonej na podstawie rozporządzenia nr 2407/92/WE z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie licencjo-

nowania 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 urządzeń i osób, ochrony lotnictwa, ochrony środowiska naturalnego oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Sprawdzenie spełnienia tych wymagań może być dokonane w procesie certyfikacji, o której mowa w art. 160.

Art. 178.

1. W przypadku gdy usługi określone w art. 176 są 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 urządzeń, 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 dysponowanej 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 dysponowanej 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) szczegółowe 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 (Dz.U. Nr 173, poz. 1807).

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 oraz z 2001 r. Nr 102, poz. 1117).

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 krajowym programie i rozporządzeniu, o których mowa w ust. 1, określone zostaną również zadania związane z kontrolą osób oraz przewożonego drogą lotniczą bagażu, ładunków i przesyłek pocztowych:

- 1) w ruchu międzynarodowym przez Straż Graniczną,
- 2) w ruchu krajowym przez Policję.

Art. 188.

1. Zgodnie z krajowym programem i przepisami rozporządzenia, o których mowa w art. 187, zadania ochrony są realizowane:

- 1) według programów ochrony poszczególnych lotnisk, przewoźników lotniczych i innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą oraz państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym,
- 2) na lotniskach użytku publicznego i, w razie potrzeby, na innych lotniskach, przy pomocy zespołów ochrony lotniska oraz centrum koordynacji antykryzysowej.

2. Koszty związane z realizacją zadań ochrony lotnictwa cywilnego ponoszone przez zarządzających lotniskami mogą być wliczone do opłat lotniskowych, a ponoszone przez organy zarządzania ruchem lotniczym - do opłat pobieranych przez te organy.

Art. 189.

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, szczególne 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, o których mowa w art. 160 i 164.

2. Upoważnienia do wykonywania przewozów na określonych trasach lub obszarach udziela przewoźnikowi Prezes Urzędu w drodze odrębnej decyzji.
3. Jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe lub prawo państwa, w którego granicach mają być wykonywane przewozy lotnicze, Prezes Urzędu dokonuje wyznaczenia polskich przewoźników lotniczych uprawnionych do wykonywania przewozów na określonych trasach lub obszarach tego państwa, informując o tym właściwy organ obcego państwa.
4. Przy upoważnianiu i wyznaczaniu polskich przewoźników lotniczych uwzględnia się interes publiczny oraz potrzeby rozwoju polskiego transportu lotniczego.
5. Prezes Urzędu może odmówić upoważnienia lub wyznaczenia ubiegającemu się o nie polskiemu przewoźnikowi lotniczemu albo ograniczyć je - w szczególności w odniesieniu do oferowanej zdolności przewozowej - w przypadkach gdy:
 - 1) jest to konieczne ze względu na ograniczenia wynikające z umów lub przepisów międzynarodowych,
 - 2) jest to uzasadnione w celu uniknięcia poważnego ograniczenia możliwości skutecznego konkutowania polskich przewoźników lotniczych z obcymi przewoźnikami lotniczymi,
 - 3) jest to uzasadnione potrzebą umożliwienia opłacalności regularnych przewozów na linii lotniczej już obsługiwanej, na której nie ma potrzeby zwiększenia oferowanej zdolności przewozowej,
 - 4) wykonywanie lotów regularnych na danej linii zostało już wcześniej 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 między tymi samymi portami lotniczymi, Prezes Urzędu podejmuje decyzję o wyborze przewoźnika po przeprowadzeniu konkursu, w którym jako kryteria oceny przyjmuje się:
 - 1) zdolność do zapewnienia przez przewoźnika właściwego poziomu usług i konkurencyjnego poziomu opłat za przewozy oraz, w przypadku przewozów międzynarodowych, skutecznego konkutowania z obcymi przewoźnikami lotniczymi,
 - 2) wcześniej poniesione nakłady i dotychczas osiągnane przez niego wyniki ekonomiczne.
7. Upoważnienie lub wyznaczenie może być cofnięte lub ograniczone w razie stwierdzenia, że przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów obowiązujących w zakresie przewozu lotniczego.
8. Upoważnienie, wyznaczenie, ich odmowa, ograniczenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 192.

1. Decyzja w sprawie upoważnienia i wyznaczenia, o którym mowa w art. 191 ust. 2 i 3, wydawana jest na wniosek przewoźnika lotniczego. Wniosek powinien być złożony Prezesowi Urzędu co najmniej 30 dni przed planowanym dniem rozpoczęcia regularnego przewozu i zawierać informacje dotyczące:

- 1) trasy, rodzaju przewozu, oferowanej zdolności przewozowej, częstotliwości lotów, typów statków powietrznych, prognozy przewozów,
 - 2) przewidywanej rentowności połączenia.
2. Przewoźnik lotniczy jest zobowiązany zawiadomić Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni, o planowanym zaprzestaniu wykonywania regularnego przewozu na trasie, do obsługi której został upoważniony lub wyznaczony, podając przyczynę.

Art. 193.

1. Obcy przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze do lub z Rzeczypospolitej Polskiej tylko w zakresie i na warunkach określonych w zezwoleniu 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 nieprzekraczającej 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 nieprzekraczającej 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 nie oznaczony.
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 wojewody lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego Prezes Urzędu może zarządzić, aby określona trasa, o stosunkowo nieznacznym ruchu lecz ważna dla miasta lub regionu, była obsługiwana na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej, z zachowaniem przez przewoźnika określonych wymagań dotyczących w szczególności ciągłości i regularności przewozów, zdolności przewozowej i poziomu opłat za przewozy, ogłaszając ten fakt w dzienniku urzędowym Urzędu.

2. Jeżeli żaden z upoważnionych albo wyznaczonych przewoźników lotniczych nie podejmie się obsługi danej trasy stosownie do wymagań, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu może ogłosić konkurs otwarty dla polskich przewoźników, a gdy przewidują to umowy międzynarodowe - także dla obcych przewoźników w celu wybrania przewoźnika lub występujących wspólnie przewoźników, gotowych do przyjęcia obowiązku użyteczności publicznej.
3. Podstawą oceny ofert składanych w konkursie będzie forma lub wysokość rekompensaty lub innych świadczeń, o jakie wnioskuje przewoźnicy w zamian za przyjęcie obowiązku użyteczności publicznej.
4. 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 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. Nr 122, poz. 1319 oraz z 2001 r. Nr 110, poz. 1189 i Nr 154, poz. 1800) 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.

3. Szczegółowe zasady dotyczące postępowania w przypadkach, o których mowa w rozporządzeniu nr 295/91/EWG z dnia 4 lutego 1991 r. ustanawiającym wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych, a w szczególności pierwszeństwa przyjmowania pasażerów, zwrotu opłaty za niewykonany przewóz, wysokości i sposobu wypłaty rekompensaty oraz świadczeń na rzecz pasażerów niezabranych do przewozu, powinny być określone w regulaminie, o którym mowa w art. 205 ust. 3, albo w odrębnych przepisach przewoźnika wydanych i udostępnionych pasażerom. Informację o uprawnieniach przysługujących pasażerom w przypadku niezabrania na pokład powinien otrzymać każdy niezabrany do przewozu pasażer.
4. Przepisy rozporządzenia nr 295/91/EWG z dnia 4 lutego 1991 r. ustanawiającego wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono

**ust. 1 i 2 w art. 200
uchylone**

przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych nie pozbawiają prawa dochodzenia przez osoby poszkodowane dodatkowych roszczeń z tytułu odpowiedzialności przewoźnika, określonej zgodnie z art. 208.

Art. 201.

1. Przewoźnik lotniczy obowiązany jest do podania do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty rozkładów lotów regularnych.
2. Systemy rezerwacyjne udostępniane na 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,
- 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.

**pkt 4 i 5 w art. 202
uchylone**

Art. 203.

1. Do przewozu lotniczego stosuje się przepisy ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, z wyjątkiem spraw uregulowanych inaczej w ustawie oraz w umowach i w przepisach międzynarodowych.

2. Dozwolone są umowy, decyzje i inne praktyki przewoźników lotniczych warunkujące korzystanie z praw przewozowych przyznanych przewoźnikom lotniczym w międzynarodowych umowach o transporcie lotniczym lub przyznanych polskiemu 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.
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.

**ust. 2 w art. 205
uchylony**

Dział XI

Odpowiedzialność cywilna

Rozdział 1

Odpowiedzialność za szkody spowodowane przez ruch statków powietrznych

Art. 206.

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

Art. 207.

1. Odpowiedzialność za szkody, o których mowa w art. 206, ponosi osoba eksploatująca statek powietrzny.
2. Za osobę eksploatującą statek powietrzny uważa się osobę, która go używała w czasie spowodowania szkody.
3. Osobę, która przekazała prawo używania statku powietrznego innej osobie, uważa się za eksploatującą statek powietrzny, jeżeli zachowała prawo decydowania w sprawach wykonywania lotu.
4. Za używającą statek powietrzny uważa się osobę, która używa go bądź sama, bądź przez osoby za nią działające, choćby przekroczyły udzielone im uprawnienia.
5. Osobę wpisaną do rejestru statków 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, **pkt 2 w ust. 3 i ust. 4 w art. 208 uchylone**
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 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,
- 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 sadzi 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 ciężącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w ust. 1.
- 3. Podżeganie do popełnienia wykroczeń określonych w ust. 1, pomocnictwo oraz usiłowanie podlegają karze określonej w ust. 1.
- 4. W przypadkach określonych w ust. 1-3 orzekanie następuje w trybie przepisów o postępowaniu w sprawach o wykroczenia.

Art. 211.

1. Kto:

- 1) wykonuje lot przy użyciu statku powietrznego nieposiadającego wymaganej zdatności do lotów lub niezgodnie z ograniczeniami określonymi w świadectwie zdatności do lotów,
- 2) wbrew 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 ciężącego 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.

W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 oraz z 2002 r. Nr 113, poz. 984) wprowadza się następujące zmiany:

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

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

- 2) w art. 11a:

- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W międzynarodowej żegludze śródlądowej obowiązek, o którym mowa w ust. 1, ciąży na podmiotach zarządzających granicznymi przejściami rzecznyymi.”,

- b) w ust. 3 skreśla się wyrazy „międzynarodowym transporcie lotniczym.”;

- 3) w art. 88 skreśla się ust. 2;

- 4) art. 92 skreśla się.

Art. 214.

W ustawie z dnia 16 października 1991 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2001 r. Nr 99, poz. 1079, Nr 100, poz. 1085, Nr 110, poz. 1189 i Nr 145, poz. 1623) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 23a:

- a) w ust. 1 skreśla się pkt 20 i 21,

- b) ust. 3 skreśla się,

- c) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Zasady wykonywania lotów statkami powietrznymi nad obszarami parków narodowych i rezerwatów przyrody określa ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. Nr 130, poz. 1112).”;

- 2) w art. 47e w ust. 4 w pkt 3 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) drzew i krzewów stanowiących przeszkody lotnicze.”.

Art. 215.

W ustawie z dnia 3 kwietnia 1993 r. o badaniach i certyfikacji (Dz.U. Nr 55, poz. 250, z 1994 r. Nr 27, poz. 96, z 1997 r. Nr 104, poz. 661 i Nr 121, poz. 770, z 1999 r. Nr 70, poz. 776, z 2000 r. Nr 43, poz. 489 i Nr 89, poz. 991 oraz z 2001 r. Nr 111, poz. 1194) w art. 13 w ust. 5 w pkt 2 po wyrazie „cywilnego” dodaje się wyrazy „i działalności w zakresie lotnictwa cywilnego”.

Art. 216.

W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 1999 r. Nr 15, poz. 139, Nr 41, poz. 412 i Nr 111, poz. 1279, z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 109, poz. 1157 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 5, poz. 42, Nr 14, poz. 124, Nr 100, poz. 1085, Nr 115, poz. 1229 i Nr 154, poz. 1804 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253 i Nr 113, poz. 984) w art. 40 w ust. 4 dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do obszarów lotnisk i ich otoczenia.”.

Art. 217.

W ustawie z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej (Dz.U. z 2001 r. Nr 81, poz. 889, Nr 102, poz. 1115 oraz z 2002 r. Nr 4, poz. 31 i Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676 i Nr 93, poz. 820) w art. 53:

1) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Zasady bezpiecznego wykorzystywania statków powietrznych do uprawiania sportów lotniczych, szczegółowe wymogi w zakresie kwalifikacji użytkowników tych statków oraz sposób ich uzyskiwania, wynikające z nich uprawnienia, zasady nadawania, zawieszania i cofania tych uprawnień, wzory dokumentów stwierdzających te kwalifikacje i uprawnienia określa ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. Nr 130, poz. 1112).”.

2) w ust. 2 kropkę na końcu zdania zastępuje się przecinkiem i dodaje się wyrazy „z wyłączeniem sportów lotniczych.”.

Art. 218.

W ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2000 r. Nr 46, poz. 543, z 2001 r. Nr 129, poz. 1447 i Nr 154, poz. 1800 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 113, poz. 984 i Nr 126, poz. 1070) w art. 6 w pkt 1 wyrazy „oraz kontroli ruchu lotniczego” zastępuje się wyrazami „, części lotniczych lotnisk oraz służących do kierowania, kontroli, nadzoru i zabezpieczania ruchu lotniczego, w tym rejonów podejść”.

Art. 219.

W ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz.U. z 1999 r. Nr 82, poz. 928, z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 43, poz. 489, Nr 48, poz. 550, Nr 62, poz. 718, Nr 70, poz. 816, Nr 73, poz. 852, Nr 109, poz. 1158 i Nr 122, poz. 1314 i 1321, z 2001 r. Nr 3, poz. 18, Nr 5, poz. 43 i poz. 44, Nr 42, poz. 475 i Nr 63, poz. 634, Nr 78, poz. 811, Nr 102, poz. 1116, Nr 113, poz. 1207, Nr 115, poz. 1229, Nr 123, poz. 1353, Nr 125, poz. 1371 i Nr 154, poz. 1800 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 32, poz. 300 i Nr 41, poz. 365, Nr 71, poz. 655, Nr 74, poz. 676, Nr 89, poz. 804 i Nr 93, poz. 820) w art. 27 w ust. 2 po wyrazach „sprawuje nadzór nad” dodaje się wyrazy „Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego,”.

Art. 220.

W ustawie z dnia 19 listopada 1999 r. - Prawo działalności gospodarczej (Dz.U. Nr 101, poz. 1178, z 2000 r. Nr 86, poz. 958 i Nr 114, poz. 1193, z 2001 r. Nr 49, poz. 509, Nr 67, poz. 679, Nr 102, poz. 1115 i Nr 147 poz. 1634 oraz z 2002 r. Nr 1, poz. 2 i Nr 115, poz. 995) wprowadza się następujące zmiany:

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

„5) przewozu lotniczego,”;

2) w art. 15 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Zasady koncesjonowania działalności gospodarczej, o której mowa w art. 14 ust. 1 pkt 5, określają przepisy ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. Nr 130, poz. 1112).”.

Art. 221.

W ustawie z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne (Dz.U. Nr 115, poz. 1229 i Nr 154, poz. 1803 oraz z 2002 r. Nr 113, poz. 984) w art. 104 w ust. 3 skreśla się pkt 2.

Rozdział 2**Przepisy przejściowe i dostosowujące****Art. 222.**

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

Art. 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 któ-

rej 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. 71b-71d 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.

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

Art. 229.

1. Finansowanie Urzędu do końca roku kalendarzowego, w którym przypada jego utworzenie, odbywa się z części budżetowej Ministra właściwego do spraw transportu przeznaczonej na funkcjonowanie Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego oraz na zadania realizowane dotychczas w tym zakresie przez Ministerstwo Infrastruktury, które przeszły do zakresu działania Urzędu.

3. Minister właściwy do spraw finansów publicznych dokona, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przeniesienia wydatków na rok 2002 między działami, rozdziałami i paragrafami klasyfikacji budżetowej w ramach części 39 - Transport w zakresie umożliwiającym utworzenie i funkcjonowanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Art. 230.

Określone w ustawie zadania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym wykonuje na dotychczasowych zasadach, z uwzględnieniem zmian wynikających z ustawy, jednostka organizacyjna przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze” - Agencja Ruchu Lotniczego.

Rozdział 3

Przepisy końcowe

**ust. 2 w art. 229
uchylony**

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.