



**SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV KADENCJA**

Warszawa, dnia 24 lipca 2001 r.

Druk nr 718

**MARSZAŁEK SEJMU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

**Pani
Alicja GRZEŚKOWIAK
MARSZAŁEK SENATU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Zgodnie z art. 121 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej mam zaszczyt przesłać Pani Marszałek do rozpatrzenia przez Senat uchwaloną przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej na 113. posiedzeniu w dniu 19 lipca 2001 r. ustawę – Prawo lotnicze.

Z poważaniem

(-) Maciej Płażyński

USTAWA
z dnia 19 lipca 2001 r.

Prawo lotnicze

Dział I
Przepisy ogólne

Rozdział 1
Zakres regulacji i definicje

Art. 1.

1. Przepisy prawa lotniczego regulują stosunki prawne z zakresu lotnictwa cywilnego.
2. Przepisy prawa lotniczego stosuje się do polskiego lotnictwa cywilnego oraz, w zakresie ustalonym przez to prawo, również do obcego lotnictwa cywilnego.
3. Lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego.
4. Przepisów prawa lotniczego nie stosuje się do lotnictwa państwowego, to jest do państwowych statków powietrznych oraz do lotnisk wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych, z wyjątkiem przepisów art. 1 ust. 6-8, art. 2, 4-10, 11 ust. 1, art. 12, 14, 34, 35 ust. 3, art. 36 ust. 2, art. 39, art. 65 ust. 9, art. 66, 74 ust. 4, art. 78, 80-82, 84-86, 94-98, 116-119, 123-130, 133 ust. 1 pkt 1 i 3, art. 137, 139, 141-143, 227, 228 niniejszej 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. Statki powietrzne lotnictwa państwowego nie mogą być wykorzystywane do prowadzenia działalności zarobkowej, z wyjątkiem sytuacji uzasadnionych nadzwyczajnymi okolicznościami.
7. Nadzór nad działalnością lotnictwa państwowego, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy, sprawują odpowiednio ministrowie właściwi ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem państwowego statku powietrznego.

8. Ministrowie właściwi do spraw: transportu, spraw wewnętrznych, środowiska oraz Minister Obrony Narodowej określą w drodze rozporządzenia szczegółowe warunki stosowania przepisów prawa lotniczego do państwowych statków powietrznych oraz do lotnisk wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań tych statków powietrznych, biorąc pod uwagę szczególnie charakter zadań realizowanych przez lotnictwo państwowe.
9. Przepisy prawa lotniczego dotyczące przewozów lotniczych stosuje się odpowiednio do nieodpłatnych przewozów dokonywanych przez przewoźnika lotniczego.

Art. 2.

W rozumieniu przepisów ustawy:

- 1) statkiem powietrznym jest urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego, niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża,
- 2) polskim, państwowym statkiem powietrznym jest statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej lub jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji, Państwowej Straży Pożarnej oraz inne jednostki realizujące zadania służby publicznej, podległe lub nadzorowane przez organy administracji rządowej, niezależnie od tytułu prawnego stanowiącego podstawę ich używania,
- 3) sportowym urządzeniem latającym jest statek powietrzny używany wyłącznie w celu oświatowym, sportowym lub rekreacyjnym jego użytkownika o maksymalnej masie startowej do 495 kg,
- 4) użytkownikiem statku powietrznego jest jego właściciel lub inna osoba wpisana jako użytkownik do państwowego rejestru statków powietrznych,
- 5) 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; do lotniska należą również znajdujące się w jego granicach obiekty i urządzenia budowlane,
- 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,
- 7) zarządzającym lotniskiem jest osoba, która została wpisana jako zarządzający do państwowego rejestru lotnisk cywilnych,
- 8) lądowaniem handlowym jest lądowanie w celu zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, przewożonych odpłatnie,
- 9) lotem handlowym jest lot z lądowaniem handlowym,
- 10) lotem międzynarodowym jest lot z przekroczeniem granicy państwowej,

- 11) lotem tranzytowym jest lot w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, rozpoczynający się i kończący poza jej terytorium,
- 12) przewozem lotniczym jest przewóz pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, wykonywany statkiem powietrznym odpłatnie,
- 13) regularnym przewozem lotniczym jest przewóz lotniczy, jeżeli w każdym locie miejsca w statkach powietrznych przeznaczone do przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty są publicznie oferowane do nabycia, a przewóz jest wykonywany między tymi samymi punktami według opublikowanego rozkładu albo w stałych odstępach czasu lub z częstotliwością wskazującą na regularność lotów,
- 14) przewoźnikiem lotniczym jest podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji lub zezwolenia - w przypadku polskiego przewoźnika lotniczego, lub na podstawie odpowiedniego aktu właściwego organu obcego państwa - w przypadku obcego przewoźnika lotniczego oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania koncesji, o których mowa w art. 173 ust. 3 i 4,
- 15) portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych,
- 16) obowiązkiem użyteczności publicznej jest zobowiązanie:
 - 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) podmiotu zarządzającego lotniskiem do zapewnienia funkcjonowania lotniska z zachowaniem określonych wymagań, których podmiot nie spełniałby kierując się jedynie interesem handlowym.

Rozdział 2

Umowy i przepisy międzynarodowe

Art. 3.

1. Do stosunków prawnych z zakresu lotnictwa cywilnego stosuje się przepisy prawa lotniczego, o ile wiążące Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe, w tym wiążące uchwały organizacji międzynarodowych ustanowionych tymi umowami nie stanowią inaczej.
2. Prawo stanowione przez organizacje międzynarodowe na podstawie ratyfikowanych umów międzynarodowych, a w szczególności 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 oraz z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200), w załącznikach do niej, oraz zmiany tego prawa, ogłaszane są bez zbędnej zwłoki wraz z oświadczeniami rządowymi dotyczącymi zakresu obowiązywania tego prawa.

Oświadczenia rządowe ogłaszane są w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej wraz ze wskazaniem miejsca publikacji prawa będącego 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 w aktach wykonawczych do niniejszej ustawy jednakowe traktowanie tych podmiotów.
4. W celu realizacji wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym wiążących uchwał organizacji międzynarodowych ustanowionych tymi umowami, Rada Ministrów może określić, w drodze rozporządzenia, wykaz państw i organizacji, o których mowa w ust. 3, w stosunku do których obowiązywać będzie zasada jednakowego traktowania.
5. Dla zwiększenia bezpieczeństwa i efektywności działania lotnictwa cywilnego minister właściwy do spraw transportu może, w drodze zarządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania międzynarodowe o charakterze specjalistycznym, w tym dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa, budowy i eksploatacji statków powietrznych oraz urządzeń infrastruktury naziemnej, ustanawiane w szczególności przez:
 - 1) Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO),
 - 2) Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego (ECAC), w tym Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA),
 - 3) Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL).
6. Uchwały organizacji międzynarodowych, o których mowa w ust. 1 oraz wymagania międzynarodowe, o których mowa w ust. 5, zwane są dalej „przepisami międzynarodowymi”.

Rozdział 3

Zwierzchnictwo w przestrzeni powietrznej i właściwość prawa

Art. 4.

1. Rzeczpospolita Polska ma całkowite i wyłączne zwierzchnictwo w swojej przestrzeni powietrznej. Funkcje wynikające z tego zwierzchnictwa wykonuje, w zakresie nie związanym z umacnianiem obronności państwa, minister właściwy do spraw transportu.
2. Minister właściwy do spraw transportu oraz Minister Obrony Narodowej określają, 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 określają, w drodze rozporządzenia, zasady oraz tryb przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji, o których mowa w ust. 1, na czas wojny lub stanu wyjątkowego, z uwzględnieniem

określenia w tym przypadku zasad współpracy państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z odpowiednimi służbami wojskowymi.

Art. 5.

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

Art. 6.

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

Art. 7.

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

Art. 8.

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

Art. 9.

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

- 1) przestępstwo lub wykroczenie przeciwko prawu lotniczemu, o których mowa w art. 226-228, jeżeli:
 - a) sprawcą jest właściciel, użytkownik albo inny posiadacz, bądź członek załogi polskiego statku powietrznego, albo
 - b) sprawcą jest osoba mająca miejsce zamieszkania lub prowadząca przedsiębiorstwo w Rzeczypospolitej Polskiej, w tym członkowie władz takich przedsiębiorstw, będąca użytkownikiem obcego statku powietrznego, bądź członek załogi takiego statku, albo

- c) czyn został popełniony na polskim statku powietrznym albo na statku powietrznym, którego użytkownikiem jest osoba, o której mowa w lit. b),
- 2) przestępstwo lub wykroczenie przeciwko przepisom, o których mowa w art. 8, lub inne przestępstwo podlegające obowiązkowemu ściganiu zgodnie z międzynarodowymi umowami ratyfikowanymi przez Rzeczpospolitą Polską.

Art. 10.

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

Art. 11.

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

Art. 12.

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

Art. 13.

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

Art. 14.

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

Art. 15.

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

Dział II

Administracja lotnictwa cywilnego

Rozdział 1

Minister właściwy do spraw transportu

Art. 16.

1. Minister właściwy do spraw transportu jest naczelnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego.
2. Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad polskim lotnictwem cywilnym i nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie ustalonym w niniejszej ustawie i innych ustawach oraz umowach międzynarodowych.
3. Rada Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przyjmuje program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych jako elementów infrastruktury transportowej, a także związane z tym programy rządowe, na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 1999 r. Nr 15, poz. 139, Nr 41, poz. 412, Nr 11, poz. 1279, z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 109, poz. 1157, Nr 120, poz. 1268 oraz z 2001 r. Nr 5, poz. 42 i Nr 14, poz. 124).
4. Elementami infrastruktury transportowej, o której mowa w ust. 3, są:
 - 1) lotniska międzynarodowe określone w art. 79 ust. 3,
 - 2) lotnicze urządzenia naziemne obsługujące kontrolowaną przestrzeń powietrzną.
5. 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 od innych organów administracji lotniczej, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych,

prowadząca badania wypadków i przesłanek wypadków lotniczych, zwana dalej „Komisją”.

2. Komisja wykonuje swoje zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu.
3. Przewodniczącemu Komisji powołuje minister właściwy do spraw transportu na okres 5 lat.
4. Pozostałych członków Komisji powołuje minister właściwy do spraw transportu po zasięgnięciu opinii Przewodniczącego Komisji.
5. Minister właściwy do spraw transportu może, na wniosek Komisji uchwalony bezwzględną większością głosów, odwołać przewodniczącego lub członka Komisji po zakończeniu przez niego czynności związanych z badaniem wypadku lub przesłanki wypadku lotniczego.
6. Członkostwo w Komisji wygasa z chwilą śmierci, prawomocnego skazania, stwierdzenia utraty zdolności do czynności prawnych lub przyjęcia rezygnacji złożonej ministrowi właściwemu do spraw transportu.
7. Minister właściwy do spraw transportu zapewnia w ramach budżetu ministerstwa środki na prowadzenie działalności Komisji, w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków i ekspertów, o których mowa w art. 145 ust. 4, wyposażenie techniczne Komisji i jej obsługę administracyjną, a także na koszty ekspertyz.
8. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw pracy określi, w drodze rozporządzenia, liczbę członków Komisji, szczegółowe zasady wynagradzania członków Komisji i ekspertów, biorąc w szczególności pod uwagę specyfikę i uciążliwość ich pracy.
9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji oraz wzór legitymacji członka Komisji.

Art. 18.

1. Przy Ministrze właściwym do spraw transportu działa Rada do Spraw Ułatwień i Ochrony w Lotnictwie Cywilnym, zwana dalej „Radą”, będąca jego organem opiniodawczo-doradczym w sprawach związanych z usprawnianiem działalności lotnictwa cywilnego, usuwaniem zbędnych ograniczeń i upraszczaniem procedur oraz w sprawach związanych z ochroną lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.
2. W skład Rady jako członkowie stali wchodzi po jednym przedstawicielu: 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 Urzędu Ochrony Państwa oraz Prezesa Urzędu.
3. Stałych członków Rady powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z właściwymi ministrami.
4. Organizacje przedsiębiorstw lotniczych, zarządzający lotniskami, państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz podmioty inne, aniżeli określone w ust. 2, mogą zgłaszać ministrowi właściwemu do spraw transportu swoich kandydatów do Rady.
5. Minister właściwy do spraw transportu powołuje członków Rady spośród osób, o których mowa w ust. 4, nie więcej jednak niż 5 osób.
6. Przewodniczącemu Rady powołuje Rada spośród członków, zwykłą większością głosów.

7. Do zadań Rady należy:

- 1) opiniowanie Narodowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego,
 - 2) dokonywanie przeglądów obowiązujących przepisów prawnych pod kątem możliwości uproszczenia wymagań administracyjnych w zakresie lotnictwa cywilnego oraz wydawanie opinii w tym zakresie i przygotowywanie propozycji programów działania Rady,
 - 3) pośredniczenie w wymianie opinii i doświadczeń dotyczących ułatwień i ochrony w lotnictwie cywilnym,
 - 4) opiniowanie spraw w zakresie ułatwień albo ochrony, na wniosek zainteresowanych podmiotów,
 - 5) formułowanie i przedkładanie odpowiednich wniosków związanych z jej zakresem działania do ministra właściwego do spraw transportu oraz Prezesa Urzędu.
8. Minister właściwy do spraw transportu zapewnia środki na prowadzenie działalności Rady, w tym na jej obsługę administracyjną.
9. Organizację i tryb działania Rady określa regulamin ustalony przez ministra właściwego do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu .

Rozdział 2

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Art. 19.

1. Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego jest Prezes Urzędu .
2. 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. Prezes Urzędu jest powoływany na okres 5 lat.
5. Wiceprezesów Urzędu Lotnictwa Cywilnego powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw transportu na wniosek Prezesa Urzędu.
6. Prezes Urzędu może być odwołany przed upływem okresu, na który został powołany, wyłącznie w przypadku:
 - 1) rażącego naruszenia ustawy,
 - 2) orzeczenia o zakazie zajmowania kierowniczych stanowisk lub pełnienia funkcji związanych ze szczególną odpowiedzialnością w organach państwa,
 - 3) popełnienia przestępstwa z winy umyślnej ściganego z urzędu, stwierdzonego prawomocnym wyrokiem sądu,

- 4) choroby trwale uniemożliwiającej wykonywanie zadań,
- 5) rezygnacji.

Art. 20.

1. Do kompetencji Prezesa Urzędu należą wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym, niezastrzeżone w niniejszej ustawie, innych ustawach oraz umowach międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu lub innych organów administracji rządowej.
2. Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy w szczególności:
 - 1) wykonywanie funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych,
 - 2) wydawanie decyzji administracyjnych w sprawach określonych w niniejszej ustawie,
 - 3) nadzorowanie i kontrolowanie przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego,
 - 4) sprawowanie nadzoru i kontroli nad organem, o którym mowa w art. 132,
 - 5) sprawowanie nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych,
 - 6) certyfikacja podmiotów prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego,
 - 7) sprawdzanie zdatności sprzętu lotniczego do lotów,
 - 8) sprawdzanie kwalifikacji personelu lotniczego,
 - 9) prowadzenie państwowych rejestrów: statków powietrznych, lotnisk, lotniczych urządzeń naziemnych, personelu lotniczego,
 - 10) nadzorowanie i organizowanie działalności organu powołanego na podstawie art. 125 ust. 4,
 - 11) współpraca z organami, którym podlega lotnictwo państwowe oraz innymi jednostkami organizacyjnymi w zakresie zarządzania ruchem lotniczym oraz zabezpieczania i obsługi ruchu lotniczego,
 - 12) współpraca z organami administracji lub władzami lotniczymi państw obcych,
 - 13) współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie lotnictwa cywilnego,
 - 14) współpraca, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zagranicznych, z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i innymi organizacjami międzynarodowymi lotnictwa cywilnego,
 - 15) sprawowanie nadzoru nad systemem zapewnienia informacji meteorologicznej,
 - 16) podejmowanie działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym, w tym badanie i ocena stanu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym,

- 17) wydawanie wytycznych i instrukcji w sprawach technicznych związanych ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego,
 - 18) nadzór nad krajowym systemem poszukiwania i ratownictwa w zakresie objętym międzynarodowymi przepisami dotyczącymi lotnictwa,
 - 19) współpraca z Komisją oraz podejmowanie niezbędnych działań związanych z jej zaleceniami zapobiegawczym,
 - 20) udział w opracowywaniu projektów umów międzynarodowych oraz ich negocjowaniu,
 - 21) udział w opracowywaniu oraz uzgadnianiu projektów aktów prawnych z zakresu lotnictwa cywilnego,
 - 22) opracowywanie i przedkładanie Radzie do zaopiniowania Narodowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego oraz koordynowanie jego realizacji,
 - 23) zatwierdzanie programów ochrony lotnisk oraz programów ochrony przedsiębiorstw prowadzonych przez podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie lotnictwa cywilnego oraz nadzorowanie realizacji tych programów,
 - 24) sprawowanie nadzoru w zakresie lotnictwa cywilnego nad działalnością lotniskowych służb ochrony,
 - 25) nadzorowanie prowadzenia przez zarządzających lotniskami ewidencji, o których mowa w art. 74 ust. 1 pkt 7,
 - 26) organizacja 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,
 - 29) przygotowywanie wniosków i wdrażanie postanowień służących realizacji rządowych programów dotyczących sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, o których mowa w art. 16 ust. 3.
3. Prezes Urzędu może upoważnić do wykonywania niektórych czynności nadzorczych albo kontrolnych inne organy albo jednostki wyspecjalizowane do wykonywania czynności nadzoru albo kontroli.
 4. Prezes Urzędu składa ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne sprawozdanie z działalności.

Art. 21.

1. Prezes Urzędu wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Urzędem”, który jest państwową jednostką budżetową.
2. Prezes Rady Ministrów, w drodze rozporządzenia, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, nadaje Urzędowi statut, określający w szczególności jego organizację wewnętrzną.
3. Prezes Rady Ministrów określa, w drodze rozporządzenia, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, szczegółowe zasady i tryb wykonywania przez Prezesa Urzędu nadzoru oraz kontroli przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego, z uwzględnieniem zasady ochrony dóbr osobistych podmiotów, których nadzór lub kontrola dotyczą.

Art. 22.

1. Prezes Urzędu może tworzyć oddziały terenowe Urzędu.
2. Oddziałami terenowymi Urzędu kierują dyrektorzy powoływani i odwoływani przez Prezesa Urzędu.
3. Wicedyrektorów oddziałów terenowych Urzędu powołuje i odwołuje Prezes Urzędu na wniosek dyrektorów oddziałów terenowych Urzędu.
4. Zasady tworzenia oddziałów terenowych Urzędu określa statut Urzędu. Nazwy oddziałów terenowych, ich siedziby, zadania, organizację oraz właściwość miejscową i rzeczową określa Prezes Urzędu w drodze zarządzenia.

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. 6,
 - 2) instrukcje w sprawach technicznych związanych ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, o których mowa w art. 20 ust. 2 pkt 17,
 - 3) uchwały i opinie Rady,
 - 4) opłaty, o których mowa w art. 83 ust. 2 oraz art. 137,
 - 5) ogłoszenia, obwieszczenia i komunikaty.
3. Prezes Urzędu czuwa nad zgodnością treści Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 133 ust. 1 pkt 4, z publikacjami ogłaszanymi w dzienniku urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Art. 24.

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

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

Art. 25.

1. Czynności urzędowe związane z nadzorem nad polskim lotnictwem cywilnym, jak również z nadzorem nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej, w tym przeprowadzanie egzaminów na członka personelu lotniczego lub w celu uzyskania dodatkowych uprawnień, a także wydawane przez Prezesa Urzędu koncesje, zezwolenia, licencje, certyfikaty, świadectwa i zaświadczenia, określone w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, podlegają opłacie lotniczej.
2. Opłaty z tytułu koncesji i zezwoleń na działalność gospodarczą stanowią dochód budżetu państwa. Pozostałe opłaty, o których mowa w ust. 1 gromadzi się na wyodrębnionym rachunku bankowym środków specjalnych, o którym mowa w art. 26 ust. 1.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, w drodze rozporządzenia, wykaz czynności urzędowych, o których mowa w ust. 1, wysokość stawek opłat lotniczych, w zależności od rodzaju tych czynności, oraz tryb ich wnoszenia, uwzględniając również ulgi w opłacie lotniczej za egzamin na członków personelu lotniczego dla młodzieży, która nie ukończyła 21 roku życia oraz młodzieży uczącej się, która nie ukończyła 24 roku życia, dla żołnierzy odbywających zasadniczą służbę wojskową oraz dla osób niepełnosprawnych.
4. Ściągnięcie należności z tytułu opłat, o których mowa w ust. 1, następuje na podstawie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.

Art. 26.

1. Środki finansowe uzyskane przez Urząd, zgodnie z art. 25 ust. 2 i art. 138 ust. 3, gromadzi się na wyodrębnionym rachunku bankowym środków specjalnych, utworzonym w trybie określonym w ustawie z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz.U. Nr 155 poz. 1014, z 1999 r. Nr 38, poz. 360, Nr 49, poz. 485, Nr 70, poz. 778 i Nr 110, poz. 1255, z 2000 r. Nr 6, poz. 69, Nr 12, poz. 136, Nr 48, poz. 550, Nr 95, poz. 1041, Nr 119, poz. 1251, Nr 122, poz. 1315 oraz z 2001 r. Nr 46, poz. 499).
2. Środki specjalne Urzędu, o których mowa w ust. 1, przeznacza się na następujące cele:
 - 1) dofinansowanie rozwoju infrastruktury lotniczej,
 - 2) dodatki inspekcyjne, dodatki służbowe i premie dla pracowników Urzędu,
 - 3) wydatki inwestycyjne Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
 - 4) wydatki bieżące związane z wydawaniem licencji, certyfikatów, świadectw i zaświadczeń, z przeprowadzaniem egzaminów, prowadzeniem działań na rzecz

bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, szkoleniem specjalistycznym oraz z nakładami na usprawnienie pracy Urzędu,

- 5) dofinansowanie zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, w związku z wykonywaniem przez niego obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 196.
3. Prezes Urzędu określi w regulaminie zatwierdzonym przez ministra właściwego do spraw transportu szczegółowe zasady przyznawania dodatków inspekcyjnych, służbowych i premii biorąc pod uwagę wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych, uwzględniając średnie wynagrodzenie w przedsiębiorstwie największego przewoźnika oraz zarządzającego największym lotniskiem.
4. Plan finansowy środków specjalnych, o których mowa ust. 1, zatwierdza na wniosek Prezesa Urzędu minister właściwy do spraw transportu w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

Rozdział 3

Kontrola i postępowanie pokontrolne

Art. 27.

1. Prezes Urzędu jest upoważniony do kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.
2. Kontroli podlegają:
 - 1) podmioty prowadzące działalność w zakresie lotnictwa cywilnego,
 - 2) szefowie lotnisk,
 - 3) osoby posiadające licencję członka personelu lotniczego.
3. Pracownikom Urzędu, po okazaniu legitymacji służbowej i pisemnego, imiennego upoważnienia, przysługuje prawo:
 - 1) dostępu do materiałów, dokumentów oraz innych danych niezbędnych do przeprowadzenia kontroli, a także sporządzanie ich kopii,
 - 2) wstępu do wszystkich obiektów i nieruchomości oraz pomieszczeń kontrolowanej jednostki organizacyjnej,
 - 3) przeprowadzania oględzin statku powietrznego, lotniska albo urządzenia znajdującego się w granicach lotniska lub wykorzystywanego do działalności lotniczej,
 - 4) zabezpieczenia przed dalszym używaniem statku powietrznego znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione,
 - 5) zabezpieczenia przed dalszym używaniem lub przyjęcia do depozytu urządzenia wykorzystywanego do działalności lotniczej, znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione,

- 6) wykonywania czynności kontrolno-pomiarowych, badań statków powietrznych lub urządzeń wykorzystywanych do prowadzenia działalności lotniczej.

Art. 28.

1. Kierownicy kontrolowanych jednostek organizacyjnych są obowiązani udzielać pracownikom Urzędu, o których mowa w art. 27 ust. 3, wszelkich potrzebnych informacji oraz zapewnić im:
 - 1) warunki sprawnego przeprowadzenia kontroli,
 - 2) dostęp do materiałów, dokumentów, danych, urządzeń, o których mowa w art. 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 pkt 1 i 2.
3. Prezes Urzędu może żądać przedłożenia materiałów, dokumentów lub danych, o których mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1, a także prowadzić kontrolę we współpracy z innymi państwowymi organami kontrolnymi.
4. Czynności, o których mowa w art. 27 ust. 3 pkt 6, mogą być przeprowadzane w sposób zdalny. Wyniki pomiarów wykonanych zdalnie powinny zawierać dane umożliwiające identyfikację urządzeń kontrolnych. Do kontroli wykonanej zdalnie przepisu ust. 6 nie stosuje się.
5. Pracownik Urzędu przeprowadzający kontrolę jest obowiązany sporządzić protokół kontroli.
6. Protokół, o którym mowa w ust. 5, podpisuje także kierownik kontrolowanej jednostki lub osoba przez niego upoważniona albo kontrolowana osoba fizyczna. W przypadku odmowy podpisania protokołu przez te osoby, pracownik Urzędu przeprowadzający kontrolę, umieszcza informację o tym fakcie w protokole.

Art. 29.

Do czynności kontrolnych oraz badań, o których mowa w art. 25 oraz art. 27, stosuje się przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz.U. Nr 133, poz. 883 oraz z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 50, poz. 580 i Nr 116, poz. 1216 oraz z 2001 r. Nr 42, poz. 474 i Nr 49, poz. 509).

Art. 30.

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

Art. 31.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli, o której mowa w art. 27-30 oraz stosowane przy tym dokumenty i ich wzory, kierując się zasadą najmniejszej uciążliwości dla podmiotu kontrolowanego, dążąc do uproszczenia procedur kontrolnych oraz uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa w działalności lotniczej.

Dział III

Statki powietrzne i inny sprzęt lotniczy

Rozdział 1

Postanowienia ogólne

Art. 32.

1. Do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej dopuszcza się wyłącznie cywilne statki powietrzne:
 - 1) wpisane do polskiego lub obcego państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych,
 - 2) mające wymagane znaki rozpoznawcze,
 - 3) posiadające zdatność do lotów, potwierdzoną odpowiednimi dokumentami, z zastrzeżeniem art. 53 i art. 59 ust. 1.
2. Wpis do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych skutkuje z mocy prawa przynależnością państwową statku powietrznego oraz pociąga za sobą poddanie statku powietrznego nadzorowi organów lotniczych państwa przynależności w szczególności w zakresie zdatności do lotów i eksploatacji statku.
3. Skutki prawne wpisania statku powietrznego do rejestrów statków powietrznych, prowadzonych 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.

Art. 33.

1. Jeżeli siedziba przedsiębiorstwa użytkownika statku powietrznego lub miejsce zamieszkania użytkownika nieprowadzącego przedsiębiorstwa nie znajduje się w państwie rejestracji statku powietrznego, nadzór, o którym mowa w art. 32 ust. 2, może być w całości lub w części, w drodze porozumienia zawartego między organami nadzoru, przekazany organom nadzoru lotniczego państwa siedziby przedsiębiorstwa lub miejsca zamieszkania użytkownika.
2. Wykonywanie niektórych funkcji nadzoru, o którym mowa w art. 32 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 Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i władze zainteresowanych państw.

Art. 34.

1. Klasyfikację statków powietrznych, uwzględniającą odpowiednie przepisy międzynarodowe, określi w drodze rozporządzenia minister właściwy do spraw transportu.
2. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia wydanego w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa lotów, może:
 - 1) wyłączyć zastosowanie wszystkich lub niektórych przepisów niniejszej ustawy oraz przepisów wydanych na jej podstawie do niektórych rodzajów statków powietrznych;
 - 2) rozciągnąć zastosowanie niektórych przepisów prawa lotniczego dotyczących statków powietrznych na:
 - a) niektóre urządzenia zdolne do unoszenia się w przestrzeni, lecz niebędące statkami powietrznymi,
 - b) niektóre rodzaje części składowych, wyposażenia statków powietrznych oraz innego sprzętu lotniczego,
 - 3) określić szczególne warunki i wymagania dotyczące używania statków powietrznych oraz sprzętu, o których mowa w pkt 1 i 2.

Rozdział 2

Państwowy rejestr cywilnych statków powietrznych

Art. 35.

1. Państwowy rejestr cywilnych statków powietrznych, zwany dalej „państwowym rejestrem statków”, prowadzi Prezes Urzędu. Prezes Urzędu dokonuje wpisania statku powietrznego do państwowego rejestru statków, zmiany danych rejestrowych, odmowy wpisania i wykreślenia statku powietrznego z tego rejestru w drodze decyzji administracyjnej.
2. Prezes Urzędu może upoważnić do wykonywania niektórych czynności związanych z prowadzeniem państwowego rejestru statków inne organy albo jednostki wyspecjalizowane w wykonywaniu takich czynności.
3. Minister właściwy do spraw wewnętrznych prowadzi, utworzony na podstawie odrębnych przepisów, rejestr statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego. Do rejestru mogą być wpisane także statki powietrzne służby celnej oraz statki powietrzne innych jednostek realizujących zadania służby publicznej, jeżeli nie zostały one wpisane do rejestru, o którym mowa w ust. 1, w trybie art. 36 ust. 2 pkt 2.

Art. 36.

- 1 Do państwowego rejestru statków wpisuje się statki powietrzne, których właścicielem lub innym użytkownikiem jest:
 - 1) obywatel polski,

- 2) polska osoba prawna,
 - 3) polska jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej,
 - 4) cudzoziemiec mający miejsce stałego zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Prezes Urzędu wpisuje do państwowego rejestru statków:
- 1) państwowe statki powietrzne wykorzystywane do prowadzenia działalności innej niż służba publiczna,
 - 2) statki powietrzne, o których mowa w art. 35 ust. 3 i art. 39 ust. 1, jeżeli nie zostały wpisane do rejestrów, o których mowa w tych przepisach.
3. Prezes Urzędu może wyrazić zgodę na wpisanie do państwowego rejestru statków statku powietrznego używanego przez podmiot inny niż wymieniony w ust. 1.
4. Właściciel i inny użytkownik statku powietrznego obowiązani są udzielać Prezesowi Urzędu, w związku z wykonywaniem przez niego nadzoru, żądanych wyjaśnień w sprawach zarejestrowanego statku powietrznego.

Art. 37.

1. W państwowym rejestrze statków wpisuje się:
- 1) dane dotyczące:
 - a) rodzaju i charakterystyki statku powietrznego,
 - b) właściciela i innego niż właściciel użytkownika statku powietrznego oraz ich pełnomocników,
 - c) praw rzeczowych ustanowionych na statku powietrznym,
 - d) porozumień, o których mowa w art. 33 ust. 1 i 2,
 - 2) znaki rejestracyjne oraz typ i numer fabryczny statku powietrznego.
2. Każda zmiana danych rejestrowych podlega wpisowi do rejestru.
3. Państwowy rejestr statków jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze są poufne.

Art. 38.

1. Wpisu do państwowego rejestru statków dokonuje się na podstawie zgłoszenia. Zgłoszenia może dokonać właściciel lub inny użytkownik statku powietrznego, z zastrzeżeniem art. 41 ust. 2.
2. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać:
- 1) nazwisko lub nazwę (firmę) oraz miejsce stałego zamieszkania (siedzibę) właściciela oraz innego użytkownika statku powietrznego,
 - 2) nazwisko lub nazwę (firmę) oraz miejsce stałego zamieszkania (siedzibę) osoby faktycznie władającej statkiem powietrznym na podstawie umowy z użytkownikiem,

- 3) dane o typie statku powietrznego, numer fabryczny i aktualne podstawowe dane techniczne statku powietrznego pozwalające określić jego rodzaj i charakterystykę,
 - 4) fotografie statku powietrznego lub ich zapis cyfrowy.
3. Do zgłoszenia należy dołączyć:
- 1) ważne świadectwo zdatności do lotu wydane przez Prezesa Urzędu lub uznane przez niego obce świadectwo zdatności do lotu,
 - 2) oświadczenie, że statek powietrzny nie jest zarejestrowany w rejestrze innego państwa,
 - 3) dokumenty stwierdzające istnienie wobec statku powietrznego prawa własności, ograniczonych praw rzeczowych,
 - 4) ważną umowę ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z tytułu użytkowania statku powietrznego.
4. Do państwowego rejestru statków powietrznych może być wpisany wyłącznie statek powietrzny, dla którego Prezes Urzędu wydał świadectwo zdatności do lotu lub w przypadku którego Prezes Urzędu uznał świadectwo zdatności do lotu wydane przez właściwy organ obcego państwa.
5. Jeżeli dane podlegające wpisowi opierają się na dokumentach, dokumenty te powinny być dołączone do zgłoszenia w oryginałach albo uwierzytelnionych urzędowo odpisach lub uwierzytelnionych urzędowo kopiach.
6. Prezes potwierdza wpisanie statku do państwowego rejestru statków wydaniem świadectwa rejestracji oraz przydzieleniem znaków rejestracyjnych.
7. Prezes odmawia wpisania statku powietrznego do rejestru, jeżeli wymagania określone w ust. 2-5 oraz tryb, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 44, nie zostały spełnione.

Art. 39.

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

Art. 40.

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

Art. 41.

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

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

Art. 42.

1. Wykreślenie statku powietrznego z państwowego rejestru następuje na wniosek właściciela lub z urzędu, jeżeli:
 - 1) statek powietrzny przestał spełniać warunki, o których mowa w art. 36 ust. 1 i 2,
 - 2) statek powietrzny zaginął i w ciągu 3 miesięcy nie został odnaleziony lub został odnaleziony, lecz znajduje się w miejscu niedostępnym,
 - 3) statek powietrzny uległ zniszczeniu lub utracił trwale zdolność do lotów,
 - 4) statek podlega wpisowi do obcego rejestru,
 - 5) mimo zaistnienia odpowiednich okoliczności nie obowiązuje porozumienie, o którym mowa w art. 33 ust. 1.
2. Do czasu wykreślenia statku powietrznego z państwowego rejestru statków nie uznaje się wpisu tego statku do rejestru innego państwa.
3. 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.
4. W przypadku, gdy dane zgłoszone do rejestru, zawarte we wniosku lub dołączone do wniosku są niezgodne ze stanem faktycznym, Prezes Urzędu nakazuje właścicielowi statku powietrznego usunięcie nieprawidłowości w określonym terminie.
5. W razie bezskutecznego upływu terminu, o którym mowa w ust. 4, Prezes Urzędu wykreśla statek powietrzny z rejestru.

Art. 43.

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

Art. 44.

Minister właściwy do spraw transportu ustali w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe zasady dotyczące prowadzenia państwowego rejestru statków, tryb składania wniosków o wpis do państwowego rejestru statków, zgłaszania zmiany danych

- rejestrowych, a także wzór świadectwa rejestracji oraz warunki jego ważności, z uwzględnieniem w szczególności rodzaju i charakterystyki statku powietrznego,
- 2) znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy dla statków powietrznych wpisanych do państwowego rejestru statków, z uwzględnieniem ich opisu, sposobu i miejsca ich umieszczania na tych statkach.

Rozdział 3

Sportowe urządzenia latające

Art. 45.

1. Użytkownikiem sportowego urządzenia latającego może być osoba, która uzyskała świadectwo kwalifikacji.
2. Świadectwo kwalifikacji otrzymuje osoba, która:
 - 1) ukończyła 16 lat,
 - 2) posiada wykształcenie co najmniej podstawowe,
 - 3) odbyła wymagane szkolenie teoretyczne i trening praktyczny,
 - 4) uzyskała orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem mechanicznym, o którym mowa w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 98, poz. 602, Nr 123, poz. 779 i Nr 160, poz. 1086, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 133, poz. 872, z 1999 r. Nr 106, poz. 1216, z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 43, poz. 483 i Nr 53, poz. 649 oraz z 2001 r. Nr 27, poz. 298).

Art. 46.

1. Prezes Urzędu może upoważnić osobę prawną lub fizyczną, która ma siedzibę lub stale przebywa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i która wykaze, że dysponuje odpowiednimi urządzeniami technicznymi i personelem kwalifikowanym, do:
 - 1) sprawdzania zdatności do lotu, wydawania świadectw technicznych, przydzielania znaków rozpoznawczych i prowadzenia ewidencji sportowych urządzeń latających,
 - 2) prowadzenia szkolenia teoretycznego i treningu praktycznego, wydawania świadectw kwalifikacji użytkownikom sportowych urządzeń latających i sprawowania nadzoru nad ich czynnościami,
 - 3) wyboru i zatwierdzania obszaru lotów, miejsc do startów i lądowań sportowych urządzeń latających oraz wykonywania lotów przez ich poszczególne rodzaje.
2. Prezes Urzędu może cofnąć uprawnienia nadane zgodnie z ust. 1, jeżeli ich wykonywanie jest niezgodne z zasadami bezpieczeństwa lub przy ich wykonywaniu przekroczone posiadane upoważnienia.

Art. 47.

Osoba upoważniona, zgodnie z art. 46 ust. 1 składa, co 6 miesięcy Prezesowi Urzędu sprawozdanie zawierające:

- 1) kopie prowadzonych ewidencji wydanych świadectw technicznych, rejestrów sportowych urządzeń latających, rejestrów wydanych świadectw kwalifikacji,
- 2) informacje o wypadkach, ich przesłankach oraz podjętych czynnościach zapobiegawczych.

Art. 48.

1. Użytkownik sportowego urządzenia latającego może wykonywać loty w przestrzeniach do tego przeznaczonych i miejscach do tego wyznaczonych, a w przypadku, kiedy do lotów tych używa się lotnisk, po uzyskaniu zgody zarządzającego lotniskiem.
2. Ze względu na bezpieczeństwo wykonywania lotów lub w innym ważnym interesie Prezes Urzędu może ograniczyć lub zabronić lotów określonego rodzaju sportowego urządzenia latającego.

Art. 49.

1. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze zasady budowy statków powietrznych, przeznaczenie sportowych urządzeń latających oraz zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa użytkowników sportowych urządzeń latających, określi, w drodze rozporządzenia, sposób i warunki:
 - 1) sprawdzania zdatności do lotu sportowych urządzeń latających,
 - 2) wydawania świadectwa technicznego sportowego urządzenia latającego,
 - 3) przydzielania znaków rozpoznawczych sportowemu urządzeniu latającemu,
 - 4) prowadzenia ewidencji sportowych urządzeń latających,
 - 5) wyboru i zatwierdzania miejsc do startów i lądowań dla sportowych urządzeń latających,
 - 6) wykonywania lotów przez poszczególne rodzaje sportowych urządzeń latających,
 - 7) sprawowania nadzoru nad czynnościami użytkowników sportowych urządzeń latających.
2. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze zachowanie bezpieczeństwa lotów oraz niezbędną sprawność psychofizyczną użytkowników sportowych urządzeń latających, określi w drodze rozporządzenia:
 - 1) wzory świadectw kwalifikacji,
 - 2) sposób i warunki wydawania świadectwa kwalifikacji użytkownikom sportowych urządzeń latających,
 - 3) sposób i warunki szkolenia teoretycznego i treningu praktycznego.

Rozdział 4

Zdatność statków powietrznych do lotów

Art. 50.

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

Art. 51.

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

4) szczegółowe zasady wydawania i cofania certyfikatu typu.

Art. 52.

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

Art. 53.

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

Art. 54.

1. Użytkownik oraz dowódca i inni członkowie załogi statku powietrznego są obowiązani przestrzegać warunków i ograniczeń ustalonych w świadectwie zdatności do lotów 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 lotów.
3. Osoby, o których mowa w ust. 2, są obowiązane zapewnić Prezesowi Urzędu i osobom przez niego upoważnionym dostęp do statku powietrznego, jego dokumentacji, urządzeń i pomieszczeń obsługi w związku ze sprawdzaniem zdatności do lotów i przestrzegania warunków ustalonych w świadectwie zdatności do lotów.

Art. 55.

Zabrania się używać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej statku powietrznego, który nie posiada ważnego świadectwa zdatności do lotu albo równorzędnego dokumentu lub nie spełnia warunków określonych w certyfikacie typu

Art. 56.

1. Statki powietrzne, niespełniające wymagań technicznych niezbędnych dla uzyskania certyfikatu typu tworzą kategorię specjalną do której zalicza się w szczególności statki powietrzne:
 - 1) o konstrukcji amatorskiej budowane indywidualnie,
 - 2) o maksymalnej masie startowej do 495 kg,
 - 3) budowane z zestawów montażowych,
 - 4) budowane dla celów muzealnych lub pokazowych,
 - 5) projektowane dla potrzeb sił zbrojnych lub uprzednio użytkowane przez siły zbrojne.
2. Do statków powietrznych kategorii specjalnej przepisy dotyczące zasad wydawania świadectwa zdatności do lotu stosuje się odpowiednio.
3. Odpowiedzialność za skutki używania statków powietrznych kategorii specjalnej ciąży wyłącznie na ich użytkownikach, a informacja o tym powinna być umieszczona w widocznym miejscu tego statku.
4. Statki powietrzne kategorii specjalnej nie mogą być wykorzystywane do prowadzenia lotniczej działalności gospodarczej.

Art. 57.

1. Minister właściwy do spraw transportu, dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, określi, w drodze rozporządzeń:
 - 1) szczegółowe przepisy techniczne dla oceny zdatności statków powietrznych do lotów,
 - 2) tryb sprawdzania zdatności statków powietrznych do lotów, wydawania świadectw zdatności do lotów, ich okresu ważności, odnawiania ważności, stwierdzania w drodze okresowych inspekcji utrzymywania przez statek powietrzny jego zdolności do lotów, oraz zezwoleń na loty bez takich świadectw,
 - 3) przepisy techniczne o zdatności do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej,
 - 4) wzory wniosku o wydanie świadectwa zdatności do lotu oraz świadectwa zdatności do lotu,
 - 5) tryb i sposób zawieszania i cofania świadectw zdatności do lotu w przypadkach, o których mowa w art. 52 ust. 5.
2. Minister właściwy do spraw transportu z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych określi, w drodze rozporządzenia, wymagania jakie powinny spełniać statki powietrzne ze względu na ochronę środowiska przed hałasem, wibracjami oraz zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza.

Art. 58.

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. 59.

1. Prototyp statku powietrznego albo statek powietrzny, dla którego nie wydano jeszcze świadectwa zdatności do lotu, może zostać dopuszczony do lotów próbnych tylko na podstawie pisemnej zgody Prezesa Urzędu.
2. Prezes Urzędu udziela zgody, o której mowa w ust. 1, jeżeli zostały spełnione wszystkie wymogi określone w przepisach, o których mowa w ust. 4 pkt 1 i 2.
3. Zdatość do lotu prototypu statku powietrznego oraz statku powietrznego znajdującego się w trakcie prób mających na celu określenie jego zdatności do lotu, Prezes Urzędu stwierdza wydaniem świadectwa oględzin.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia:
 - 1) tryb składania wniosków o wydanie świadectwa oględzin statków powietrznych oraz wzory świadectwa oględzin i wniosku o jego wydanie,
 - 2) warunki wykonywania lotów próbnych,
 - 3) tryb wydawania, zawieszania i cofania świadectw oględzin z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.

Dział IV

Lotniska i lotnicze urządzenia naziemne

Rozdział 1

Zakładanie i rejestrowanie lotnisk

Art. 60.

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 ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości.
3. Lotniskiem użytku niepublicznego jest lotnisko, na którym mogą lądować i startować wyłącznie:

- 1) statki powietrzne używane przez użytkowników lotniska, określonych w dokumentacji rejestracyjnej tego lotniska,
- 2) statki powietrzne wykonujące loty niehandlowe, używane przez inne podmioty, niż wskazane w pkt 1 - za zezwoleniem zarządzającego lotniskiem,
- 3) statki powietrzne o maksymalnej masie startowej poniżej 10 000 kg i posiadające mniej niż 20 miejsc pasażerskich, używane przez inne podmioty, niż wskazane w pkt 1 - za zezwoleniem zarządzającego lotniskiem.

Art. 61.

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

Art. 62.

1. Lotnisko można założyć po uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu udzielonego na wniosek zainteresowanego.
2. Zezwolenie na założenie lotniska może uzyskać:
 - 1) spółka prawa handlowego zarejestrowana w Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 2) organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 3) stowarzyszenie, którego głównym przedmiotem działalności jest działalność lotnicza, utworzone zgodnie z przepisami prawa polskiego,
 - 4) osoba fizyczna posiadająca stałe miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 4, 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) plan otoczenia lotniska z naniesionymi obiektami, które mogą stanowić przeszkody lotnicze.
4. Do wniosku o założenie lotniska użytkowanego doraźnie wnioskodawca jest obowiązany dołączyć jedynie:
- 1) dokumenty potwierdzające spełnienie przez wnioskodawcę wymogów, o których mowa w ust. 2,
 - 2) pisemną zgodę organu planowania przestrzennego,
 - 3) zakres i sposób wykorzystania lotniska,
 - 4) projekt zagospodarowania terenu lotniska,
 - 5) pisemną zgodę właściciela terenu lotniska oraz sąsiednich terenów podlegających negatywnemu oddziaływaniu lotniska,
 - 6) plan ograniczenia wysokości zabudowy w rejonie lotniska.

Art. 63.

1. Prezes Urzędu odmawia wydania zezwolenia na założenie lotniska, jeżeli:
 - 1) wystąpi kolizja pomiędzy ruchem lotniczym wykonywanym z projektowanego lotniska, a ruchem z istniejących, sąsiednich lotnisk,
 - 2) wydanie zezwolenia na założenie lotniska byłoby sprzeczne z programami, o których mowa w art. 20 ust. 2 pkt 29,
 - 3) wydanie takiego zezwolenia pociągałoby za sobą znaczne zagrożenie dla środowiska bądź zagrażałoby interesowi gospodarki narodowej, obronności lub bezpieczeństwu państwa.
2. Zezwolenie na założenie lotniska może zawierać warunek spełnienia przez wnioskodawcę dodatkowych wymagań, określonych w tym zezwoleniu, wiążących się z eksploatacją lotniska, ochroną środowiska, racjonalizacją zagospodarowania przestrzennego albo ochroną lub zabezpieczeniem praw osób trzecich, a także zabezpieczeniem życia i mienia osób znajdujących się na terenie lotniska.
3. Zezwolenie już wydane może być cofnięte ze względów określonych w ust. 2, jeżeli zmienił się stan faktyczny lub prawny stanowiący podstawę do wydania zezwolenia lub zaistniały okoliczności, o których mowa w ust. 1.
4. Prezes Urzędu udziela zezwolenia, odmawia jego udzielenia oraz cofa je w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 64.

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. 62 ust. 2-4 lub ujawniły się okoliczności, o których mowa w art. 63 ust. 1.

Art. 65.

1. Prezes Urzędu prowadzi państwowy rejestr lotnisk cywilnych, zwany dalej „rejestrem lotnisk”.
2. Rejestr lotnisk jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze pozostają poufne.
3. Do wniosku o wpisanie lotniska do rejestru wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:
 - 1) dokumenty, o których mowa w art. 62 ust. 3 i 4,
 - 2) zezwolenie na założenie lotniska,
 - 3) dla lotnisk użytkowanych stale profile pól wznoszenia i podejścia.
4. Wpisanie lotniska do rejestru lotnisk następuje na wniosek zakładającego lotnisko po sprawdzeniu przez Prezesa Urzędu lub przez osoby przez niego upoważnione, że lotnisko odpowiada wymaganiom technicznym określonym na podstawie prawa budowlanego, wymaganiom eksploatacyjnym określonym na podstawie niniejszej ustawy oraz warunkom określonym w zezwoleniu na założenie lotniska oraz, że zakładający lotnisko spełnia wymagania określone w art. 62.
5. Nie można odmówić wpisania do rejestru lotniska, na którego założenie zostało wydane zezwolenie, jeżeli lotnisko to spełnia wymagania, o których mowa w ust. 3.
6. O wpisaniu lotniska do rejestru lotnisk, o odmowie wpisania, zmianie danych rejestrowych rozstrzyga Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.
7. Do rejestru lotnisk wpisuje się jako zarządzającego lotniskiem zakładającego lotnisko lub, na jego wniosek, inny podmiot spełniający wymagania określone w art. 62.
8. W przypadku lotnisk międzynarodowych, o których mowa w art. 79, można wpisać jako zarządzającego lotniskiem tylko:
 - 1) spółkę prawa handlowego zarejestrowaną w Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 2) organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej.
9. W przypadku lotniska będącego w zarządzie Ministra Obrony Narodowej w rozumieniu przepisów o gospodarce nieruchomościami i wykorzystywanego przez lotnictwo cywilne, do rejestru lotnisk wpisuje się jako zarządzającego lotniskiem podmiot uzgodniony wspólnie przez ministra właściwego do spraw transportu oraz Ministra Obrony Narodowej; obowiązek złożenia wniosku w tej sprawie spoczywa na tym podmiocie.

10. Eksploatację lotniska można rozpocząć po wpisaniu lotniska do rejestru lotnisk.
11. 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.
12. W odniesieniu do warunków technicznych dla lotnisk cywilnych mają zastosowanie przepisy prawa budowlanego.
13. Jeżeli dane, podlegające wpisowi, opierają się na dokumentach, dokumenty te powinny być dołączone do zgłoszenia w oryginałach albo uwierzytelnionych notarialnie lub urzędowo odpisach, kopiach.

Art. 66.

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

Art. 67.

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

Art. 68.

Jeżeli zarządzający lotniskiem nie dokonał zgłoszenia, o którym mowa w art. 67 ust. 3, Prezes Urzędu po jednorazowym bezskutecznym wezwaniu może dokonać stosownego wpisu z urzędu, zaznaczając tę okoliczność w rejestrze lotnisk lub wykreślić lotnisko z tego rejestru.

Art. 69.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

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

- 6) wymagania techniczne i eksploatacyjne w stosunku do lotnisk użytkowanych stale,
- 7) wymagania techniczne, eksploatacyjne i rejestracyjne w stosunku do lotnisk doraźnie użytkowanych z uwzględnieniem ich tymczasowego charakteru.

Art. 70.

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

Art. 71.

1. Nieruchomości gruntowe, które w dniu wejścia w życie ustawy są zajęte pod część lotniczą lotnisk międzynarodowych, określonych na podstawie art. 79 ust. 3, mogą być wyłącznie własnością:
 - 1) Skarbu Państwa,
 - 2) jednostek samorządu terytorialnego,
 - 3) spółek prawa handlowego, w których udział Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego 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, o którym mowa w art. 65 ust. 1, dopisuje się postanowienia określające cel użytkowania wieczystego lotniska. Celem tym jest przeznaczenie nieruchomości na założenie, modernizację i eksploatację lotniska oraz lotniczych urządzeń naziemnych.
3. Stan prawny określony w ust. 1, należy osiągnąć w terminie do dnia 31 grudnia 2005 r.
4. Dostosowanie umów do przepisów ust. 1 nastąpi w terminie do dnia 31 grudnia 2005 roku.

Rozdział 2

Eksploatacja lotnisk

Art. 72.

1. Statki powietrzne mogą startować i lądować na lotniskach wpisanych do państwowego rejestru lotnisk i których nazwy zostały opublikowane w dzienniku urzędowym Urzędu.
2. Statki powietrzne mogą lądować i startować poza lotniskami w przypadkach:
 - 1) przymusowego lądowania,
 - 2) ratowania życia lub zdrowia ludzkiego albo udziału w zwalczaniu klęsk żywiołowych,
 - 3) uzasadnionych potrzebami szkolenia lub treningu,
 - 4) uzasadnionych potrzebami usług lotniczych wykonywanych przy wykorzystaniu statków powietrznych, których charakterystyki techniczne umożliwiają wykonywanie startów i lądowań poza lotniskami.
3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może odmówić przyjęcia statku powietrznego wyłącznie ze względu na ważne okoliczności związane z funkcjonowaniem lotniska, uniemożliwiające bezpieczne jego lądowanie.
4. Zarządzający lotniskiem nie może odmówić zezwolenia na lądowanie przymusowe statku powietrznego znajdującego się w niebezpieczeństwie lub statku powietrznego wykonującego lot w celu ochrony życia i zdrowia lub w celu przeciwdziałania klęskom żywiołowym, a także lot w ramach działań bezpośrednio związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i obronności państwa.

Art. 73.

1. Statki powietrzne i przewoźnicy lotniczy mają prawo korzystania z lotnisk użytku publicznego na równych zasadach.
2. Warunki korzystania z lotnisk użytku publicznego oraz opłaty za to korzystanie mogą być zróżnicowane jedynie ze względu na rodzaje i charakterystyki statków powietrznych oraz charakterystyki operacji wykonywanych przez danego użytkownika.
3. Prezes Urzędu może wprowadzić w drodze decyzji administracyjnej, po uzgodnieniu z zarządzającym lotniskiem, zainteresowanym przewoźnikiem lub organizacją przewoźników koordynację rozkładów lotów w porcie lotniczym.
4. Wprowadzając koordynację, o której mowa w ust. 3 Prezes Urzędu wyznacza koordynatora.
5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad przejrzystości, obiektywizmu i niedyskryminacji oraz przepisów międzynarodowych, szczegółowe zasady:
 - 1) koordynacji rozkładów lotów w porcie lotniczym,
 - 2) współdziałania oraz konsultacji przewoźników lotniczych i ich organizacji z zarządami lotnisk i koordynatorami w sprawach koordynacji rozkładów lotów.

Art. 74.

1. Zarządzający lotniskiem obowiązany jest w szczególności:
 - 1) wykorzystywać lotnisko zgodnie z jego przeznaczeniem,
 - 2) prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi użytkowników lotniska,
 - 3) utrzymywać lotnisko i jego elementy w stanie odpowiadającym warunkom technicznym określonym przez właściwy organ oraz zgodnie z danymi wpisanymi do państwowego rejestru lotnisk cywilnych,
 - 4) zapewniać udzielenie niezbędnej pomocy lekarskiej na lotnisku,
 - 5) udostępnić użytkownikom lotniska informacje zawarte w instrukcji operacyjnej lotniska,
 - 6) zapewniać organom administracji lotniczej, wykonującym czynności służbowe na lotnisku, warunki niezbędne do wykonywania tych czynności,
 - 7) zapewniać stosownie do odpowiednich przepisów krajowych i międzynarodowych, prowadzenie ewidencji danych dotyczących ruchu statków powietrznych, wielkości ruchu pasażerskiego, przewozu ładunków oraz udostępniać te dane Prezesowi Urzędu,
 - 8) niezwłocznie zawiadamiać Prezesa Urzędu oraz Prezesa Polskiej Agencji Ruchu Lotniczego o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania,
 - 9) zorganizować lotniskowy system ratowniczo-gaśniczy.
2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obowiązany jest ponadto:
 - 1) prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający ciągłość ruchu lotniczego,
 - 2) niezwłocznie zawiadamiać zainteresowanych o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania.
3. Zarządzający lotniskiem może zezwolić tylko na taką eksploatację lotniska lub jego części dla celów nielotniczych, która nie narusza przepisów bezpieczeństwa ruchu lotniczego i nie ogranicza jego możliwości eksploatacyjnych, określonych w instrukcji operacyjnej.
4. W lotnictwie państwowym, podległym ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych zarządzający lotniskiem zobowiązany jest przestrzegać postanowień ust. 1-3, z uwzględnieniem warunków określonych przez organ nadzoru lotniczego tego ministra.
5. Instrukcja operacyjna lotniska powinna określać w szczególności:
 - 1) dane techniczno-operacyjne lotniska, w tym charakterystykę pola wzlotów, płaszczyzn wznoszenia (podejścia) oraz ustalonych przeszkód lotniczych w rejonie lotniska,

- 2) procedury wykonywania ruchu lotniczego na lotnisku i w jego rejonie z uwzględnieniem zagrożenia życia, zdrowia lub mienia związanego z ruchem statków powietrznych, funkcjonowaniem lotniska lub jego otoczenia,
 - 3) minima meteorologiczne lotniska, wynikające z istniejących przeszkód w rejonie lotniska i posiadanych naziemnych pomocy nawigacyjnych,
 - 4) informacje w zakresie naziemnego ruchu statków powietrznych, środków transportowych i osób pieszych na terenie lotniska,
 - 5) dane o środkach zabezpieczenia lotów,
 - 6) zasady i środki udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku i w jego pobliżu.
6. Instrukcja operacyjna lotniska podlega uzgodnieniu z Prezesem Agencji.

Art. 75.

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. 76.

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

Art. 77.

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

Art. 78.

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

Art. 79.

1. Statki powietrzne wykonujące loty międzynarodowe startują i lądują na lotniskach wyznaczonych do startów i lądowań statków powietrznych w ruchu międzynarodowym, zwanych dalej „lotniskami międzynarodowymi”.
2. Lotnisko może zostać wyznaczone jako międzynarodowe na wniosek zarządzającego lub po uzyskaniu jego zgody.
3. Rada Ministrów określa na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, w drodze rozporządzenia lotniska międzynarodowe, z uwzględnieniem potrzeb danego regionu oraz przepisów określających lotnicze przejścia graniczne.
4. Lotnisko, o którym mowa w ust. 3 jest obiektem transportu publicznego w rozumieniu ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2000 r. Nr 46, poz. 543).
5. W szczególnie uzasadnionych sytuacjach, na wniosek zarządzającego, Prezes Urzędu może wyrazić zgodę na czasowe dopuszczenie do startów i lądowań statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe na lotniskach innych niż określone w ust. 1.
6. Zgoda, o której mowa w ust. 5, może zostać wydana z zachowaniem przepisu art. 155, w szczególności w przypadku:
 - 1) lotów związanych z przeprowadzaniem imprez handlowych, sportowych i kulturalnych,
 - 2) lotów związanych z realizacją kontaktów międzynarodowych.
7. Koszty funkcjonowania czasowego lotniczego przejścia granicznego w przypadkach, o których mowa w ust. 5 ponosi zarządzający lotniskiem.

Art. 80.

1. Służby publiczne i organy administracji publicznej korzystają z obiektów i urządzeń lotniska w zakresie niezbędnym do wykonywania ich zadań.
2. Rada Ministrów w drodze rozporządzenia określa:
 - 1) zakres korzystania z obiektów i urządzeń lotniska, o których mowa w ust. 1, niezbędny do wykonywania zadań służb państwowych i organów administracji publicznej,
 - 2) sposób pokrycia przez służby i organy administracji publicznej kosztów powstających w związku z korzystaniem z obiektów i urządzeń lotniska,
 - 3) maksymalną wysokość opłat z tytułu kosztów, o których mowa w pkt 2 oraz sposób, warunki i zakres ulg i zwolnień od tych opłat, mając na uwadze racjonalne wykorzystanie obiektów i urządzeń lotniska, przy jednoczesnym zapewnieniu skutecznej realizacji zadań tych służb i organów.

Art. 81.

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

Art. 82.

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

Art. 83.

1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany przedstawiać Prezesowi Urzędu z dwumiesięcznym wyprzedzeniem opracowany po zasięgnięciu opinii przewoźników korzystających stale z lotniska, projekt opłat lotniskowych wraz z ich uzasadnieniem.
2. Opłaty lotniskowe, o których mowa w ust. 1, podlegają ogłoszeniu w dzienniku urzędowym Prezesa Urzędu oraz są zamieszczane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 133 ust. 1 pkt 4. Opłaty obowiązują od momentu ogłoszenia.
3. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu oraz organizacji zarządzających i użytkowników lotnisk, może określić, w drodze rozporządzenia, maksymalną wysokość opłat lotniskowych, z uwzględnieniem zasad ustalonych w art. 73 ust. 1 i 2 oraz zasad wynikających z przepisów międzynarodowych.

Art. 84.

1. Zarządzający lotniskiem ma prawo zatrzymać statek powietrzny tymczasowo w celu zabezpieczenia roszczenia z tytułu opłat lotniskowych należnych od użytkownika statku powietrznego i szkód wyrządzonych na lotnisku z zastrzeżeniem art. 165.
2. Tymczasowe zatrzymanie traci moc w razie złożenia odpowiedniego zabezpieczenia lub w razie dokonania zajęcia na podstawie postanowienia sądowego.
3. Zarządzający lotniskiem odpowiada za wszelkie szkody wynikłe wskutek nieuzasadnionego zatrzymania.

Art. 85.

1. Prezes Urzędu nadzoruje eksploatację lotnisk w zakresie zapewniania ich bezpiecznej eksploatacji.

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

Art. 86.

1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki eksploatacji lotnisk, mając na względzie klasyfikację lotnisk i obowiązki zarządzającego lotniska, o których mowa w art. 74.
2. Minister właściwy do spraw transportu określi w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, w drodze rozporządzenia, w celu zapewnienia wspólnej bezpiecznej eksploatacji lotnisk, warunki i zasady wykorzystywania lotnisk wojskowych przez lotnictwo cywilne oraz obowiązki zarządzającego na tych lotniskach, związane z obronnością Państwa.

Rozdział 3

Szef lotniska

Art. 87.

1. Szef lotniska odpowiada, niezależnie od ogólnej odpowiedzialności zarządzającego lotniskiem za bezpieczną eksploatację lotniska, w tym za funkcjonowanie służby ochrony tego lotniska, jeżeli jej powołanie jest wymagane zgodnie z art. 201.
2. Szefem lotniska może być osoba fizyczna:
 - 1) pełnoletnia,
 - 2) korzystająca w pełni z praw publicznych, posiadająca pełną zdolność do czynności prawnych,
 - 3) nie karana za przestępstwa popełnione z winy umyślnej.
3. W przypadku lotnisk międzynarodowych funkcję szefa lotniska może pełnić osoba spełniająca wymagania, o których mowa w ust. 2 oraz posiadająca poświadczenie bezpieczeństwa wydane, na wniosek zarządzającego lotniskiem zgodnie z przepisami o ochronie informacji niejawnych przez organy określone w tych przepisach.
4. Szefa lotniska powołuje i odwołuje zarządzający tym lotniskiem.
5. O powołaniu lub odwołaniu szefa lotniska zarządzający tym lotniskiem obowiązany jest zawiadomić Prezesa Urzędu na piśmie.
6. Osoba fizyczna zarządzająca lotniskiem użytku niepublicznego może pełnić funkcję szefa lotniska osobiście, z zachowaniem wymagań określonych w ust. 2.

Art. 88.

1. Przebywanie w części lotniczej lotniska, a w szczególności ruch kołowy i pieszy oraz korzystanie z urządzeń lotniska są dozwolone tylko za zezwoleniem szefa lotniska.
2. Szef lotniska wydaje zezwolenie na przebywanie w części lotniczej lotniska, uwzględniając potrzeby organu, powołanego na podstawie art. 132.

3. Dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotniska szef lotniska:
- 1) opracowuje instrukcję operacyjną lotniska,
 - 2) opracowuje i przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu program ochrony lotniska, po jego zaopiniowaniu przez Radę,
 - 3) wydaje zarządzenia, nakazy lub zakazy oraz polecenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku, obowiązujące w stosunku do wszystkich osób znajdujących się w granicach lotniska,
 - 4) wzywa właściwe służby publiczne do podjęcia działań w stosunku do osób nie podporządkowujących się nakazom i zakazom lub zagrażających w inny sposób bezpieczeństwu lotów lub porządkowi na lotnisku,
 - 5) decyduje o podjęciu działań przez lotniskową służbę ochrony w stosunku do osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym lub lotnisku i przekazaniu jej właściwym organom.

Art. 89.

1. W celu realizacji Narodowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego szef lotniska koordynuje w niezbędnym zakresie działania służb publicznych i organów administracji publicznej na lotnisku, w szczególności zaś koordynuje ochronę lotniska przed zagrożeniami, przy zachowaniu uprawnień służb publicznych i organów administracji publicznej, określonych odrębnymi przepisami.
2. Szef Urzędu Ochrony Państwa, komendanci jednostek organizacyjnych Policji i Straży Granicznej oraz organy administracji rządowej niezwłocznie przekazują szefowi lotniska informacje związane z bezpieczeństwem lotniska lub ruchu lotniczego.
3. Rada Ministrów określi w drodze rozporządzenia, mając na względzie przepisy ust. 1 i 2:
 - 1) sposób współdziałania służb publicznych oraz organów administracji publicznej na lotniskach z zarządzającymi tych lotnisk oraz między sobą,
 - 2) zakres koordynacji, o którym mowa w ust. 1, w zależności od klasyfikacji lotniska.

Rozdział 4

Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa lotnisk

Art. 90.

1. Zarządzający lotniskiem jest obowiązany zorganizować system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska.
2. W szczególności zarządzający obowiązany jest:
 - 1) opracować plan działania w sytuacjach zagrożenia,

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

Art. 91.

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

- 1) wymagania dotyczące przygotowania lotniska do sytuacji zagrożenia oraz operacyjnego planu ratownictwa lotniskowego, uwzględniając przyjętą klasyfikację lotnisk dla celów ratowniczych,
- 2) zakres obowiązków podmiotów, o których mowa w art. 90 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. 90 ust. 2 pkt 2, uwzględniając przyjętą klasyfikację lotnisk dla celów ratowniczo-gaśniczych.

Rozdział 5

Otoczenie lotniska i lotnicze urządzenia naziemne

Art. 92.

1. Do lotniczych urządzeń naziemnych należą obiekty i urządzenia do kierowania, kontroli, nadzoru i zabezpieczania obsługi ruchu lotniczego.
2. Zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego oraz organowi, o którym mowa w art. 132 ust. 1, przysługuje prawo zakładania lotniczych urządzeń naziemnych na nieruchomościach sąsiadujących z lotniskiem oraz prawo dostępu do nich.
3. Zakładanie oraz utrzymywanie lotniczych urządzeń naziemnych jest celem publicznym w rozumieniu przepisów o gospodarce nieruchomościami.
4. Do odszkodowania za ograniczenia własności wynikające z wykorzystania uprawnień określonych w ust. 2, oraz do okoliczności i trybu wywłaszczenia nieruchomości, stosuje się przepisy o gospodarce nieruchomościami.
5. Przepisy ust. 2-4 mają odpowiednie zastosowanie do lotniczych urządzeń naziemnych zakładanych przez organ, o którym mowa w art. 132, także na nieruchomościach, znajdujących się poza sąsiedztwem lotnisk.
6. Lotnicze urządzenie naziemne powinno być utrzymywane w pełnej sprawności technicznej i używane zgodnie z jego przeznaczeniem.

Art. 93.

1. Obiekty budowlane i obiekty naturalne w otoczeniu lotniska nie mogą stanowić zagrożenia dla startujących i lądujących statków powietrznych.
2. Obiekty budowlane i obiekty naturalne, zwane dalej „przeszkodami lotniczymi”, stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych, powinny być niezwłocznie zgłoszone Prezesowi Urzędu lub oznakowane.
3. Obowiązek oznakowania i zgłoszenia przeszkód lotniczych obciąża posiadacza nieruchomości, z zastrzeżeniem ust. 4.
4. Jeżeli obiekt budowlany lub naturalny stał się przeszkodą lotniczą w wyniku budowy lub rozbudowy lotniska, oznakowanie wykonuje się na koszt zarządzającego lotniskiem.
5. Prezes Urzędu uzgadnia decyzje o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu dotyczące obiektów na lotniskach i w ich otoczeniu w rozumieniu przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym. Przepis ten dotyczy w szczególności obszarów ograniczeń zabudowy, a także terenów przeznaczonych na budowę lotniska lub jego rozbudowę w miejscowych planach zagospodarowania terenu.
6. Zabrania się w promieniu 5 km od punktu odniesienia lotniska:
 - 1) budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych, które mogą stanowić źródło zerwania ptaków,
 - 2) hodowania ptaków mogących stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego.

Art. 94.

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

Art. 95.

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

Art. 96.

1. Zarządzający lotniczym urządzeniem naziemnym, może dokonać zmian istotnych cech urządzenia naziemnego po uzyskaniu zgody Prezesa Urzędu. Każda zmiana istotnych cech urządzenia naziemnego podlega wpisowi do rejestru.
2. Do zmian cech urządzenia naziemnego, o których mowa w ust. 1, przepisy art. 67 ust. 2-3 oraz art. 68 stosuje się odpowiednio.

Art. 97.

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

- 1) na wniosek zarządzającego urządzeniem naziemnym,
- 2) jeżeli urządzenie nie spełnia wymagań technicznych lub eksploatacyjnych, określonych na podstawie art. 98 pkt 2,
- 3) jeżeli trwale zaprzestano jego eksploatacji.

Art. 98.

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

- 1) zasady klasyfikacji lotniczych urządzeń naziemnych,
- 2) warunki techniczne, jakie powinny spełniać lotnicze urządzenia naziemne oraz warunki ich eksploatacji,
- 3) szczegółowe zasady i tryb prowadzenia rejestru urządzeń naziemnych z uwzględnieniem wymagań dotyczących dokumentacji rejestracyjnej,
- 4) warunki, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska ze względu na bezpieczeństwo ruchu statków powietrznych,
- 5) sposób zgłaszania oraz wykonywania oznakowania, o którym mowa w art. 93 ust. 2, uwzględniając:
 - a) układ współrzędnych WGS 84,
 - b) zapewnienie bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych,
 - c) jednoznaczność i czytelność oznakowania dla członków załóg statków powietrznych.

Dział V

Personel lotniczy

Rozdział 1

Kwalifikacje personelu

Art. 99.

1. Do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych są uprawnieni wyłącznie członkowie personelu lotniczego.
2. Członkiem personelu lotniczego jest osoba, która posiada ważną licencję lub równorzędne świadectwo kwalifikacji i jest wpisana do państwowego rejestru personelu lotniczego lub innego odpowiedniego rejestru prowadzonego zgodnie z odrębnymi przepisami.
3. Licencja jest świadectwem stwierdzającym posiadanie wymaganych dla tej licencji kwalifikacji oraz dowodem upoważnienia do wykonywania określonych czynności lotniczych. Przepisy niniejszej ustawy w odniesieniu do licencji lotniczych stosuje się odpowiednio do równorzędnych świadectw kwalifikacji.
4. Licencje wydaje się odrębnie dla każdego rodzaju specjalności członków personelu lotniczego.
5. Świadectwa kwalifikacji wydaje się osobom wykonującym loty i czynności lotnicze na sportowych urządzeniach latających.
6. Licencją, o której mowa w ust. 2, jest licencja wydana przez Prezesa Urzędu lub obca licencja wydana przez właściwy organ obcego państwa i uznana przez Prezesa Urzędu.
7. W skład personelu lotniczego wchodzi osoby posiadające następujące specjalności:
 - 1) personel pokładowy w tym:
 - a) pilot samolotowy turystyczny statków powietrznych klasy specjalnej,
 - b) pilot samolotowy turystyczny,
 - c) pilot samolotowy zawodowy,
 - d) pilot samolotowy liniowy,
 - e) pilot śmigłowcowy turystyczny statków powietrznych klasy specjalnej,
 - f) pilot śmigłowcowy turystyczny,
 - g) pilot śmigłowcowy zawodowy,
 - h) pilot śmigłowcowy liniowy,
 - i) pilot wiatrakowcowy turystyczny statków powietrznych klasy specjalnej,
 - j) pilot wiatrakowcowy turystyczny,
 - k) pilot wiatrakowcowy zawodowy,
 - l) pilot sterowcowy turystyczny statków powietrznych klasy specjalnej,
 - m) pilot sterowcowy turystyczny,
 - n) pilot sterowcowy zawodowy,

- o) pilot balonu wolnego,
 - p) pilot szybowcowy,
 - r) nawigator lotniczy,
 - s) mechanik pokładowy,
 - t) radiooperator pokładowy,
 - u) skoczek spadochronowy zawodowy,
 - w) steward,
- 2) mechanik poświadczenia obsługi statku powietrznego,
 - 3) kontroler ruchu lotniczego,
 - 4) dyspozytor lotniczy,
 - 5) informator służby informacji powietrznej,
 - 6) inne osoby posiadające równorzędne świadectwa kwalifikacji, o których mowa w ust. 5.
8. W licencji mogą być wpisane dodatkowe uprawnienia w zakresie wykonywanych czynności

Art. 100.

- 1. Nie można odmówić wydania licencji osobie, która:
 - 1) korzysta w pełni z praw publicznych,
 - 2) ma pełną zdolność do czynności prawnych,
 - 3) nie była karana za przestępstwo popełnione z winy umyślnej,
 - 4) spełnia wymogi w zakresie wieku i wykształcenia,
 - 5) odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, określonym na podstawie art. 108 ust. 2,
 - 6) spełnia wymagania określone na podstawie art. 108 ust. 1 pkt 3 dotyczące ukończenia szkolenia lotniczego i praktyki lotniczej oraz posiadania wiedzy i umiejętności, potwierdzone zdaniem egzaminu państwowego.
- 2. Aby uzyskać licencje członka personelu lotniczego osoba ubiegająca się o nią musi spełniać następujące wymagania dla poszczególnych specjalności w zakresie wieku i wykształcenia:
 - 1) pilot szybowcowy - ukończenie 16 lat oraz co najmniej ukończenie gimnazjum albo posiadanie równorzędnego wykształcenia, a jeżeli z jego licencji wynika uprawnienie do wykonywania zawodowej czynności pilota - ukończone 18 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie,
 - 2) pilot turystyczny bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja - ukończenie 17 lat oraz co najmniej ukończenie gimnazjum albo posiadanie równorzędnego wykształcenia,

- 3) pilot zawodowy bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja - ukończenie 18 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie,
 - 4) pilot liniowy bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja - ukończenie 21 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie,
 - 5) pilot balonu wolnego - ukończenie 17 lat oraz co najmniej ukończenie gimnazjum albo posiadanie równorzędnego wykształcenia a jeżeli z jego licencji wynika uprawnienie do wykonywania zawodowej czynności pilota - ukończenie 18 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie,
 - 6) mechanik poświadczenia obsługi statku powietrznego - ukończenie 18 albo 21 lat, w zależności od dodatkowych uprawnień, o których mowa w art. 99 ust. 8, oraz co najmniej średnie wykształcenie,
 - 7) pozostałe specjalności członków personelu lotniczego - ukończenie 18 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie za wyjątkiem osób, o których mowa w art. 99 ust. 7 pkt 6.
3. Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawiesza uznanie, przywraca, odmawia uznania, cofa uznanie, cofa, zawiesza, przywraca i zmienia licencje w drodze decyzji administracyjnych.
 4. Prezes Urzędu może upoważnić pracowników urzędu lotnictwa cywilnego do wydawania w jego imieniu decyzji administracyjnych w sprawach, o których mowa w ust. 3.
 5. Licencja wydana lub potwierdzona przez właściwy organ obcego państwa może być w Rzeczypospolitej Polskiej uznana za ważną na równi z licencją polską:
 - 1) jeżeli wynika to z umowy międzynarodowej,
 - 2) w innych przypadkach, jeżeli wymagania stawiane przy jej wydaniu nie były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.
 6. Zawieszenie licencji i wynikających z niej uprawnień lub niektórych wynikających z niej uprawnień ma charakter okresowy.

Art. 101.

1. Zabrania się:
 - 1) wykonywania czynności lotniczych przez osobę nie mającą licencji lub świadectwa kwalifikacji,
 - 2) wykonywania przez członka personelu lotniczego:
 - a) czynności lotniczych nie objętych jego licencją lub świadectwem kwalifikacji,
 - b) czynności lotniczych niezgodnie z warunkami wpisanymi do licencji lub do równorzędnych świadectw kwalifikacji
2. Zakazy określone w ust. 1 nie dotyczą szkolenia lotniczego prowadzonego zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 108 ust. 1 pkt 4 lit. e).

Art. 102.

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

Art. 103.

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 wiedzą i doświadczeniem w zakresie lotnictwa.
3. Członkowie komisji są powoływani na okres 3 lat.
4. Prezes Urzędu może odwołać członka komisji, o której mowa w ust. 2, przed upływem 3 lat w przypadku:
 - 1) utraty wymaganych kwalifikacji,
 - 2) rażącego naruszenia obowiązków.
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 i doświadczenia członków komisji egzaminacyjnej,
 - 2) tryb i sposób przeprowadzania egzaminów.

Art. 104.

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. 100 ust. 1 i 2,
 - 2) utracił kwalifikacje do wykonywania danych czynności lotniczych,
 - 3) wykonując czynności lotnicze do których uprawnia go licencja zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego,
2. W przypadku dochodzenia prowadzonego przez Główną Komisję Badania Wypadków Lotniczych lub uprawnione organy państwowe, w celu stwierdzenia czy zaistniały przyczyny określone w ust. 1 pkt 1-3, na czas prowadzenia dochodzenia Prezes Urzędu może licencję zawiesić oraz zatrzymać.

Art. 105.

1. Posiadacz licencji samolotowego pilota liniowego, śmigłowcowego pilota liniowego, który ukończył 60 lat, może pełnić czynności dowódcy statku powietrznego używanego w przewozie lotniczym, tylko w załodze wieloosobowej, pod warunkiem, że jest on jedynym pilotem w tej załodze, który ukończył 60 lat.
2. Posiadacz licencji pilota, o którym mowa w ust. 1, jeżeli ukończył 65 lat nie może pełnić czynności pilota na statku powietrznym używanym w przewozie lotniczym.

Art. 106.

Prezes Urzędu prowadzi państwowy rejestr personelu lotniczego.

Art. 107.

- 1 Czas pracy personelu lotniczego określonego w art. 99 ust. 7 pkt 1 i 3 nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym, nie przekraczającym 12 tygodni, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. W stosunku do personelu pokładowego, mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 18 godzin na dobę. W tych rozkładach czas pracy nie może przekroczyć przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym, nie przekraczającym 12 tygodni.
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 lotniczych.

Art. 108.

1. Z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa lotów, minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzeń:
 - 1) licencje właściwe dla specjalności lotniczych,
 - 2) uprawnienia przyznawane w ramach poszczególnych rodzajów licencji,
 - 3) szczegółowe wymagania dla poszczególnych rodzajów licencji, dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki,
 - 4) szczegółowe zasady:
 - a) wydawania, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z nich uprawnień,
 - b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcej licencji personelu lotniczego wydanej przez właściwy organ obcego państwa,
 - c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,

- d) prowadzenia państwowego rejestru personelu lotniczego,
 - e) prowadzenia szkolenia lotniczego,
- 5) szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, wymagania w zakresie sprawności psychofizycznej osób ubiegających się o licencje albo posiadających licencje personelu lotniczego dla poszczególnych rodzajów licencji personelu lotniczego, mając na uwadze wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych i specyfiki uprawnień związanych z daną licencją.
3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, na jakich cudzoziemcy mogą być dopuszczani do szkolenia lotniczego i uzyskiwać licencje w Rzeczypospolitej Polskiej, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym oraz zgodność z przepisami międzynarodowymi.

Rozdział 2

Badania lotniczo-lekarskie

Art. 109.

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

Art. 110.

1. Badania lotniczo-lekarskie przeprowadzają i wydają orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego:
 - 1) Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Naczelnym Lekarzem”,
 - 2) centra medycyny lotniczej, których wykaz znajduje się w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 116 ust. 1 pkt 7,
 - 3) 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 medycyny transportu lub medycyny lotniczej.
3. Od orzeczenia komisji lekarskiej centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika osobie zainteresowanej przysługuje odwołanie do Naczelnego Lekarza w terminie 14 dni od otrzymania orzeczenia.

4. W przypadkach szczególnych prawo złożenia odwołania od orzeczenia, o którym mowa w ust. 3, przysługuje także Prezesowi Urzędu.
5. Naczelny Lekarz, w celu zbadania zasadności odwołania, o którym mowa w ust. 3, powołuje komisję, w skład której wchodzi specjaliści z zakresu medycyny lotniczej. Komisja ta z dokonanych ustaleń składa Naczelnemu Lekarzowi sprawozdanie; Naczelny Lekarz nie jest związany opinią komisji.

Art. 111.

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. 113 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. 112 ust. 1, na listę lekarzy orzeczników albo skreślenie z niej,
 - 5) dokonywanie corocznej oceny działalności podmiotów, o których mowa w art. 110 ust. 1 pkt 2 i 3,
 - 6) zatwierdzanie i wdrażanie programu szkolenia dla kandydatów na lekarzy orzeczników zakończonego egzaminem.
2. Naczelny Lekarz ma prawo przetwarzać dane medyczne kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego wyłącznie dla potrzeb wykonywanych badań oraz prowadzonych postępowań.
3. Regulamin działania Naczelnego Lekarza ustala Prezes Urzędu.

Art. 112.

1. Lekarzem orzecznikiem może zostać lekarz, który spełnia następujące wymagania:
 - 1) posiada prawo wykonywania zawodu lekarza,
 - 2) jest specjalistą z zakresu medycyny lotniczej lub medycyny transportu,
 - 3) złożył egzamin, o którym mowa w art. 111 ust. 1 pkt 6,
 - 4) złożył wniosek do Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego 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 Lotnictwa Cywilnego.
4. Lekarze orzecznicy mają prawo przetwarzać dane medyczne kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego wyłącznie dla potrzeb wykonywanych badań oraz prowadzonych postępowań.
5. Wpisanie lub skreślenie lekarza z listy lekarzy orzeczników następuje na podstawie decyzji Prezesa Urzędu wydanej na wniosek Naczelnego Lekarza lub zainteresowanego lekarza, o której zainteresowany lekarz zostaje poinformowany w drodze pisemnego powiadomienia.
6. Naczelny Lekarz wnioskuje o skreślenie lekarza z listy lekarzy orzeczników w razie:
- 1) ujemnej corocznej oceny działalności, o której mowa w art. 111 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 70 roku życia.
7. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi w drodze rozporządzenia tryb wpisywania lekarzy na listę lekarzy orzeczników oraz skreślenia z niej, z uwzględnieniem wzoru listy lekarzy orzeczników.

Art. 113.

1. Na listę centrów medycyny lotniczej może zostać wpisany podmiot (zakład opieki zdrowotnej), który spełnia następujące wymagania:
 - 1) jest wpisany do właściwego rejestru zakładów opieki zdrowotnej,
 - 2) zatrudnia lekarzy orzeczników oraz specjalistów z zakresu medycyny lotniczej lub medycyny transportu,
 - 3) zajmuje się problemami klinicznej medycyny lotniczej i dziedzinami pokrewnymi,
 - 4) złożył wniosek do Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego o wpisanie go na listę lekarzy orzeczników, prowadzoną przez Prezesa Urzędu.
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 Lotnictwa Cywilnego.
4. Centra medycyny lotniczej mają prawo przetwarzać dane medyczne kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego wyłącznie dla potrzeb wykonywanych badań oraz prowadzonych postępowań.
5. Wpisanie lub skreślenie centrum medycyny lotniczej następuje na podstawie decyzji prezesa Urzędu wydanej na wniosek Naczelnego Lekarza lub zainteresowanego podmiotu.
6. Naczelny Lekarz 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 sześciu miesięcy od ostatniej oceny,
 - 2) nie spełnia wymogów o których mowa w ust. 1,
 - 3) upływu terminu na jaki został dokonany wpis na listę,
 - 4) wniosku złożonego przez zainteresowany podmiot.
7. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi w drodze rozporządzenia tryb wpisywania centrów medycyny lotniczej na listę oraz skreślania z niej, z uwzględnieniem potrzeb lotnictwa cywilnego w tym zakresie.

Art. 114.

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. 115.

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

Art. 116.

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. 117.

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. 118.

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. 119.

1. Dowódca może, jeśli uzna to za konieczne, zlecać innym członkom załogi czynności nie należące do ich normalnego zakresu obowiązków.
2. Za bezpieczny przebieg lotu oraz bezpieczeństwo i porządek na pokładzie odpowiada dowódca. W ramach tej odpowiedzialności dowódca jest upoważniony do wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego. Wszystkie osoby obecne na pokładzie statku powietrznego są obowiązane wypełniać polecenia dowódcy.
3. Dowódca ma prawo decydować o:
 - 1) zastosowaniu niezbędnych środków przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń albo zagrażających w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego,
 - 2) zatrzymaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym albo osoby zagrażającej w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego, do czasu przekazania jej właściwym organom.
4. Członkowie załogi statku powietrznego mogą stosować wyłącznie środki przymusu odpowiadające potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji i niezbędne do osiągnięcia podporządkowania wymaganiom bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku oraz poleceniom i decyzjom dowódcy.

Art. 120.

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

Art. 121.

1. Dowódca jest obowiązany do udzielenia pomocy każdej osobie znajdującej się w niebezpieczeństwie, o ile może to uczynić bez naruszenia bezpieczeństwa powierzonego mu statku powietrznego, którym dowodzi, jego załogi i pasażerów 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. 122.

Jeżeli dla odwrócenia sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego, osobom lub mieniu znajdującym się na tym statku, członek załogi statku powietrznego podjął czynności

naruszające przepisy lotnicze, dowódca statku powietrznego obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym zdarzeniu właściwy organ państwa, którego przepisy uległy naruszeniu. Jeżeli przepisy danego państwa tego wymagają, dowódca statku powietrznego powinien również niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 10 dni od wylądowania statku powietrznego, złożyć organowi, który otrzymał zawiadomienie, sprawozdanie o zdarzeniu.

Dział VI

Żegluga powietrzna

Rozdział 1

Zasady korzystania z przestrzeni powietrznej i organizacji ruchu lotniczego

Art. 123.

1. Polska przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych prawach wszystkim jej użytkownikom, a swoboda lotów w niej cywilnych statków powietrznych może być ograniczona wyłącznie na podstawie wyraźnego upoważnienia prawa lotniczego, przy zachowaniu przepisów innych ustaw i wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym uchwał organizacji międzynarodowych.
2. Rada Ministrów może określić, w drodze rozporządzenia, wykaz państw i terytoriów, w odniesieniu do których wprowadza się zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym, 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 wiążące uchwały Rady Bezpieczeństwa ONZ, przyjmowane na podstawie rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych.

Art. 124.

1. Polską przestrzeń powietrzną dostępną dla żeglugi powietrznej dzieli się na:
 - 1) przestrzeń kontrolowaną, w której zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego oraz służby alarmowa i informacji powietrznej,
 - 2) przestrzeń niekontrolowaną, w której zapewniana jest służba alarmowa oraz służba informacji powietrznej.
2. W polskiej przestrzeni powietrznej działa państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, a w wydzielonych częściach tej przestrzeni cywilne lub wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego.
3. Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym tworzy cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni kontrolowanej.

4. Zarządzający lotniskiem tworzą cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni niekontrolowanej przydzielonej danemu lotnisku w trybie art. 125 ust. 3 pkt 1.
5. Minister Obrony Narodowej tworzy wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni przydzielonej danemu lotnisku w trybie art. 125 ust. 3 pkt 1.
6. Minister Obrony Narodowej określi w drodze zarządzenia organizację i szczegółowe zasady funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego.

Art. 125.

1. Zarządzanie ruchem lotniczym jest realizowane przez:
 - 1) zapewnianie odpowiednio do charakteru, natężenia i warunków ruchu lotniczego następujących służb ruchu lotniczego:
 - a) alarmowej - ustanowionej w celu zawiadamiania organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami,
 - b) kontroli ruchu lotniczego - ustanowionej w celu zapobiegania zderzeniom się statków powietrznych podczas lotu, zderzeniom się statków powietrznych ze sobą lub z przeszkodami w ruchu naziemnym oraz usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego,
 - c) informacji powietrznej - ustanowionej w celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów,
 - 2) zarządzanie przestrzenią powietrzną, polegające na przydziale odpowiednich elementów przestrzeni powietrznej poszczególnym jej użytkownikom,
 - 3) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego, polegające na optymalizacji natężenia tego ruchu.
2. Statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się ponadto następujące służby:
 - 1) informacji lotniczej - ustanowioną w celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej,
 - 2) meteorologiczną - ustanowioną w celu zapewniania załogom statków powietrznych, organom służb ruchu lotniczego, organom systemu poszukiwania i ratownictwa oraz innym organom prowadzącym lub obsługującym żeglugę powietrzną niezbędnych danych meteorologicznych,
 - 3) poszukiwania i ratownictwa - ustanowioną w celu zapewniania pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie oraz osobom - uczestnikom wypadku lotniczego.
3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając zasady określone w ust. 1 oraz art. 123 i 124 ustali, w drodze rozporządzenia:

- 1) część polskiej przestrzeni powietrznej dostępną dla żeglugi powietrznej jako:
 - a) przestrzeń kontrolowana,
 - b) przestrzeń niekontrolowana,
 - 2) szczegółowe zasady korzystania z przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników,
 - 3) sposoby współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego.
4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych powoła, w drodze rozporządzenia, wspólny, cywilno-wojskowy organ doradczy odpowiedzialny za kształtowanie zasad zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników i ustali jego zakres działania z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.
 5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ustali, w drodze rozporządzenia, szczegółowe techniczne przepisy ruchu lotniczego i zasady działania służb ruchu lotniczego, z uwzględnieniem postanowień ust. 1-4 oraz art. 123 i 124 oraz przepisów międzynarodowych.
 6. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zasady współdziałania organów zarządzania ruchem lotniczym z organami Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, z uwzględnieniem sposobu postępowania tych wojsk w stosunku do cywilnych i wojskowych statków powietrznych w tym statków bezzałogowych przekraczających granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub nie podporządkowujących się poleceniom organów zarządzania ruchem lotniczym.

Art. 126.

1. Dostępność przestrzeni powietrznej może być czasowo ograniczona ze względu na obronność państwa, bezpieczeństwo publiczne, ochronę przyrody, bezpieczeństwo ruchu lotniczego.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrami właściwymi do spraw wewnętrznych oraz środowiska, w drodze rozporządzenia, z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych:
 - 1) wprowadza zakazy lub ograniczenia lotów nad obszarem całego państwa albo jego części na czas dłuższy niż 3 miesiące,
 - 2) określi zasady wprowadzania przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym ograniczeń lotów w części przestrzeni powietrznej, których czas trwania nie będzie dłuższy niż trzy miesiące oraz sposób publikacji tych ograniczeń.

Art. 127.

1. Użytkownik przestrzeni powietrznej jest obowiązany do niezwłocznego wykonywania poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilnych i wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego.
2. Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne i wojskowe lotniskowe organy służby ruchu lotniczego mogą w szczególności wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń tego organu, jeżeli:
 - 1) statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia,
 - 2) statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom lub ograniczeniom, o których mowa w art. 123 ust. 2 i art. 126,
 - 3) istnieją uzasadnione obawy aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem.
3. Wykonywanie przepisów ust. 1 i 2 nie może naruszać bezpieczeństwa osób będących na pokładzie statku powietrznego.

Art. 128.

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

powietrznego, w czasie lotu, z urządzeń łączności, dla celów nie związanych z tym lotem, z uwzględnieniem zapewnienia bezpieczeństwa lotu statków powietrznych.

Art. 129.

1. Zabrania się wykonywania lotów cywilnymi statkami powietrznymi nad obszarami parków narodowych i rezerwatów przyrody poniżej wysokości względnych podanych przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym w trybie art. 126.
2. Zakazów, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się do lotów patrolowych i interwencyjnych, wykonywanych na zlecenie zarządzających parkami narodowymi i rezerwatami przyrody, administracji morskiej oraz związanych z ochroną bezpieczeństwa publicznego, ochroną granicy państwowej, a także poszukiwaniem i ratownictwem.

Art. 130.

1. Zabrania się używania obowiązujących w ruchu lotniczym znaków i sygnałów do celów nie związanych z tym ruchem, jak również używania ich w sposób mogący wprowadzić w błąd państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, cywilne i wojskowe lotniskowe organy służby ruchu lotniczego lub załogi statków powietrznych.
2. Zabrania się używania urządzeń radiowych działających w pasmach częstotliwości wyznaczonych na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 lipca 2000 r. - Prawo telekomunikacyjne (Dz.U. Nr 73, poz. 852) dla łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej przez osoby nieuprawnione.

Art. 131.

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. 132.

1. Tworzy się państwową jednostkę organizacyjną pod nazwą „Polska Agencja Ruchu Lotniczego”, zwaną dalej „Agencją”, jako państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym.
2. Agencja podlega Ministrowi właściwemu do spraw transportu. Bezpośredni nadzór nad działalnością Agencji w zakresie wykonywania przez nią jej zadań sprawuje Prezes Urzędu.
3. Agencja jest państwową osobą prawną w rozumieniu przepisów ustawy o finansach publicznych
4. Agencja nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania Agencji.
5. Siedzibą Agencji jest miasto stołeczne Warszawa.

6. Agencja w celu bezpośredniego regionalnego nadzoru nad działalnością służb ruchu lotniczego i infrastruktury technicznej może tworzyć oddziały terenowe.

Art. 133.

1. Do zadań Agencji należy zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu lotniczego, a w szczególności:
 - 1) zarządzanie ruchem lotniczym,
 - 2) nadzór nad działalnością cywilnych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego,
 - 3) dostarczanie załogom statków powietrznych informacji lotniczej i danych meteorologicznych, z zastrzeżeniem art. 139,
 - 4) publikacja zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych, którego treść i sposób publikacji określają przepisy międzynarodowe,
 - 5) budowa obiektów oraz zakup, instalacja i utrzymanie urządzeń niezbędnych do zarządzania ruchem lotniczym,
 - 6) zakup, instalacja i utrzymanie lotniczych urządzeń radionawigacyjnych przeznaczonych do użytku w przestrzeni kontrolowanej,
2. Agencja może ponadto wykonywać inne zadania związane z zarządzaniem ruchem lotniczym zlecone jej przez Prezesa Urzędu.
3. Jeżeli w trakcie dokonywanej kontroli Prezes Urzędu stwierdzi fakt naruszenia przepisów, może on wówczas polecić Agencji lub cywilnemu lotniskowemu organowi służb ruchu lotniczego wykonanie, w ramach ich zadań określonych czynności w celu usunięcia tego naruszenia. Czynności te Agencja lub cywilny lotniskowy organ służby ruchu lotniczego są obowiązane wykonać niezwłocznie i bez pobierania dodatkowych opłat z tego tytułu.
4. W przypadkach szczególnych Minister właściwy do spraw transportu może, na wniosek Prezesa Urzędu, powierzyć wykonywanie określonych zadań lub czynności związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym innej jednostce organizacyjnej, niż Agencja.

Art. 134.

1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, na wniosek Prezesa Urzędu, nadaje Agencji w drodze rozporządzenia statut.
2. Statut Agencji określa, w szczególności jej organizację, rzeczowy zakres działania, szczegółowe zasady gospodarki finansowej, szczegółowe zasady i tryb tworzenia oddziałów terenowych oraz sposób wykonywania kontroli.
3. W stosunku do pracowników Agencji nie stosuje się przepisów o kształtowaniu wynagrodzeń w państwowej sferze budżetowej.
4. Minister właściwy do spraw transportu ustali, w drodze rozporządzenia, zasady wynagradzania pracowników Agencji, przy uwzględnieniu racjonalnego wykorzystania środków finansowych Agencji, z jednoczesnym zapewnieniem efektywnego wykonywania przez nią jej zadań.

Art. 135.

1. Agencją kieruje Prezes powoływany i odwoływany przez ministra właściwego do spraw transportu, na wniosek Prezesa Urzędu. Prezes Agencji wykonuje swoją funkcję przy pomocy wiceprezesów.
2. Wiceprezesów Agencji powołuje i odwołuje Prezes Urzędu na wniosek Prezesa Agencji.

Art. 136.

1. Agencja prowadzi samodzielną gospodarkę finansową, pokrywając z posiadanych środków i uzyskiwanych przychodów, w szczególności:
 - 1) koszty działalności statutowej,
 - 2) wydatki na rozwój,
 - 3) prace badawcze w zakresie zadań Agencji,
 - 4) szkolenia,
 - 5) wydatki na rozbudowę infrastruktury lotniczej,
 - 6) inne zadania, o których mowa w art. 133 ust. 2.
2. Agencja działa zgodnie z planem finansowym obejmującym rok obrotowy pokrywający się z rokiem kalendarzowym.
3. W planie finansowym Agencji, o którym mowa w ust. 2, określa się corocznie część przychodów, o których mowa w art. 138 ust. 1, która pokrywać będzie koszty rozbudowy infrastruktury lotniczej, o której mowa w ust. 1 pkt 5.
4. Plan finansowy Agencji zatwierdza do 15 listopada na wniosek Prezesa Urzędu minister właściwy do spraw transportu. Projekt planu, sporządzony przez Agencję, przedstawia do zatwierdzenia Prezes Agencji.
5. Prezes Agencji przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu za pośrednictwem Prezesa Urzędu do zatwierdzenia sprawozdanie finansowe Agencji wraz z opinią niezależnego rewidenta i rocznym sprawozdaniem z działalności Agencji nie później niż do końca I kwartału roku następnego.

Art. 137.

1. Usługi Agencji i służb współdziałających, o których mowa w art. 139, są świadczone odpłatnie.
2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób określania wysokości opłat, a także tryb ich pobierania, z uwzględnieniem zasady, o której mowa w ust. 3.
3. Warunki korzystania z usług Agencji i służb współdziałających oraz opłaty za te usługi mogą być zróżnicowane jedynie ze względu na rodzaje i charakterystyki statków powietrznych oraz charakterystyki świadczonych usług.
4. Do ściągnięcia należności z tytułu opłat za usługi stosuje się przepisy, o których mowa w art. 25 ust. 4.

5. Nie pobiera się opłat za usługi Agencji związane z obsługą 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.

Art. 138.

1. Źródłami przychodów Agencji są:
 - 1) wpływy z opłat za usługi, o których mowa w art. 137,
 - 2) dobrowolne wpłaty i zapisy,
 - 3) inne wpływy.
2. Agencja uzyskuje dotacje celowe ze środków publicznych, ustalane corocznie w ustawie budżetowej na dofinansowanie rozbudowy infrastruktury technicznej niezbędnej do wykonywania zadań określonych w art. 136 ust. 1 pkt 1-4.
3. Część przychodów, o których mowa w ust. 1, pozostałych po pokryciu kosztów działalności, o której mowa w art. 136 ust. 1 pkt 1-4 i 6, Agencja przekazuje co kwartał Urzędowi na wyodrębniony rachunek środków specjalnych, o których mowa w art. 26 ust. 1.
4. Środki finansowe nie wykorzystane w danym roku mogą być przeznaczone na cele, o których mowa w art. 136 ust. 1 pkt 1-4 w następnym roku budżetowym.

Art. 139.

Z Agencją współdziałają w szczególności organy służb:

- 1) informacji lotniczej,
- 2) informacji meteorologicznej,
- 3) poszukiwania i ratownictwa.

Art. 140.

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 Agencją i zarządzającymi lotniskami.

Art. 141.

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 Agencją,

zarządzającymi lotnisk i załogami statków powietrznych, mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

Art. 142.

1. W razie zaginięcia lub innego wypadku statku powietrznego, zagrożenia bezpieczeństwa statku albo przymusowego lądowania statku poza lotniskiem, działania poszukiwawcze i ratownicze prowadzi służba poszukiwania i ratownictwa.
2. Służba poszukiwania i ratownictwa jest główną częścią składową systemu ratownictwa lotniczego.
3. System ratownictwa lotniczego obejmuje przeprowadzanie poszukiwań i organizowanie akcji ratowniczej w razie wypadku lotniczego, zagrożenia bezpieczeństwa statku powietrznego albo przymusowego lądowania takiego statku poza lotniskiem na obszarze lądowym Rzeczypospolitej Polskiej i na Morzu Bałtyckim w granicach polskiego rejonu informacji powietrznej; granice tego rejonu określają odrębne przepisy.
4. Działaniem systemu ratownictwa lotniczego objęte są wszystkie statki powietrzne. System ratownictwa lotniczego zapewnia również, udzielenie pomocy osobom innym niż załoga i pasażerowie statku powietrznego, poszkodowanym w wyniku wypadku statku powietrznego.
5. Przepis ust. 1 nie narusza uprawnień i obowiązków służb bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Art. 143.

Minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia, w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw zdrowia, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej określi, z uwzględnieniem istniejących systemów ratownictwa państwowego oraz przepisów międzynarodowych:

- 1) organizację systemu ratownictwa lotniczego,
- 2) tryb postępowania w okolicznościach, o których mowa w art. 142, z zachowaniem właściwości służb i organów uczestniczących w tym systemie,
- 3) tryb postępowania służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego, z uwzględnieniem zasad współpracy z odpowiednimi jednostkami państw obcych,
- 4) zasady współdziałania służby poszukiwania i ratownictwa z Agencją i zarządzającymi lotniskami,
- 5) zasady organizacji szkolenia służb działających w ramach systemu ratownictwa lotniczego.

Rozdział 3

Badanie wypadków i przesłanek wypadków lotniczych

Art. 144.

1. Komisja, o której mowa w art. 17, prowadzi badania wypadków i przesłanek wypadków lotniczych, w celu ustalenia ich okoliczności i przyczyn oraz wydaje zalecenia i wnioski dla zapobieżenia podobnym wypadkom w przyszłości.
2. Przez wypadek lotniczy rozumie się zdarzenie związane z używaniem statku powietrznego, które zaistniało od chwili, gdy jakakolwiek osoba weszła na jego pokład z zamiarem wykonania lotu, do chwili opuszczenia pokładu statku powietrznego przez wszystkie osoby znajdujące się na nim oraz podczas którego jakakolwiek osoba doznała co najmniej poważnych uszkodzeń ciała lub statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji albo statek powietrzny zaginął i nie został odnaleziony, a urzędowe jego poszukiwania zostały odwołane lub statek powietrzny znajduje się w takim miejscu, do którego dostęp nie jest możliwy.
3. Przesłanką wypadku lotniczego jest zdarzenie związane z używaniem statku powietrznego, które mogło spowodować zaistnienie wypadku lotniczego.
4. Wypadkiem lotniczym nie jest:
 - 1) zdarzenie, podczas którego uszkodzenia ciała powstały z przyczyn naturalnych, wywołanych przez poszkodowanego lub inne osoby,
 - 2) zdarzenie, podczas którego osoby doznały uszkodzeń ciała, jeżeli uszkodzeń tych doznali pasażerowie przebywający na pokładzie bez ważnego biletu ukrywający się w miejscach, do których zwykle zamknięty jest dostęp dla pasażerów i członków załogi lub przebywający w miejscach nie przeznaczonych dla pasażerów oraz członków załogi,
 - 3) zdarzenie, podczas którego nastąpiła przerwa w pracy lub uszkodzenie silnika, gdy uszkodzeniu uległ tylko silnik, jego osłony lub agregaty wspomagające lub gdy uszkodzone zostały łopaty śmigła, końcówki skrzydła, anteny, ogumienie kół, urządzenia hamowania, owiewki lub gdy pokrycie statku powietrznego posiada niewielkie wgniecenia albo przebicia oraz innego uszkodzenia statku powietrznego, niestwarzające zagrożenia dla zdrowia lub życia.
5. Kto odnalazł porzucony statek powietrzny lub jego szczątki albo był świadkiem nieszczęśliwego wypadku lub przymusowego lądowania statku powietrznego poza lotniskiem, obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy organ Policji lub administracji publicznej albo inne służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, w szczególności jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy.

Art. 145.

1. Każdy wypadek lub przesłanka wypadku lotniczego jest przedmiotem badania. Niektóre wypadki lub przesłanki decyzją Przewodniczącego Komisji, mogą być przekazane do badania użytkownikom pod nadzorem Komisji.
2. Komisja bada wypadki:
 - 1) cywilnych polskich i obcych statków powietrznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej;
 - 2) cywilnych statków powietrznych polskich lub obcych, eksploatowanych przez użytkowników polskich poza granicami kraju, jeżeli przewidują to umowy lub przepisy międzynarodowe albo jeżeli właściwy organ obcego państwa przekaze Komisji uprawnienie do przeprowadzenia badania.
3. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.
4. W przypadkach szczególnych Komisja może korzystać z ekspertyz przygotowywanych na jej zlecenie przez ekspertów.
5. Do badania przesłanek wypadków lotniczych stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące badania wypadków lotniczych.
6. Przesłanka wypadku lotniczego, od której badania Komisja odstąpiła, podlega badaniu przez użytkownika statku powietrznego. Po zakończeniu badań użytkownik przesyła Komisji raport określający w szczególności przyczyny i okoliczności przesłanki wypadku lotniczego oraz działania podjęte w celu zapobieżenia podobnym zdarzeniom w przyszłości.

Art. 146.

1. Członkowie Komisji są upoważnieni do:
 - 1) dostępu do miejsca wypadku, statku powietrznego, szczątków i jego zawartości,
 - 2) badania miejsca wypadku, statku powietrznego, jego szczątków i zawartości,
 - 3) sporządzania spisów oraz czasowego przejmowania części statków i innych rzeczy wymagających zbadania,
 - 4) dostępu do rejestratorów pokładowych i ich odczytów, a także innych zapisów,
 - 5) zapoznania się z wynikami badań, przeprowadzanych przez inne organy oraz służby publiczne,
 - 6) uzyskania informacji i dostępu do dokumentacji użytkownika statku powietrznego, producenta i innych osób lub jednostek organizacyjnych uczestniczących w nadzorowaniu lotnictwa lub uczestniczących w działalności lotniczej,
 - 7) przesłuchiwania świadków,
 - 8) udziału w przesłuchiwaniu świadków.

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

Art. 147.

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. 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) ze swoimi odpowiednikami w krajach należących do ECAC i ICAO oraz z grupami roboczymi odpowiednich komisji lub grup eksperckich tych organizacji.
3. 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. 148.

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

Art. 149.

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

- 1) szczegółowe zasady postępowania przy badaniu wypadków i przesłanek wypadków lotniczych,
- 2) szczegółowe zasady udostępniania sprawozdań i zaleceń Komisji.

Rozdział 4

Loty międzynarodowe

Art. 150.

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

Art. 151.

Przy wykonywaniu lotów międzynarodowych obowiązuje stosowanie się statku powietrznego do:

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

Art. 152.

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. 153.

Międzynarodowe loty handlowe obcych przewoźników lotniczych z lądowaniem handlowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wymagają uzyskania zezwolenia, o którym mowa w art. 209, z zastrzeżeniem art. 154 ust. 1 pkt 4.

Art. 154.

1. Nie wymagają uzyskania zezwolenia:
 - 1) międzynarodowe loty niehandlowe polskich cywilnych statków powietrznych,
 - 2) międzynarodowe nieregularne loty niehandlowe statków powietrznych państw stron Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2,
 - 3) międzynarodowe regularne loty tranzytowe obcych statków powietrznych przewoźników lotniczych państw stron Układu o tranzyście międzynarodowych służb powietrznych sporządzonego w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku (Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 213 i 215),

4) międzynarodowe loty obcych statków powietrznych nie wymienione w pkt 2 i 3, jeżeli zwolnienie z obowiązku jest przewidziane wyraźnym postanowieniem umowy międzynarodowej.

2. Przepisy ust. 1 stosuje się:

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

Art. 155.

1. W przypadkach nie objętych przepisami art. 154 międzynarodowe loty niehandlowe obcych cywilnych statków powietrznych w polskiej przestrzeni powietrznej wymagają uzyskania zezwolenia, udzielonego przez Prezesa Urzędu po uzgodnieniu warunków ich wykonania z właściwymi organami.
2. Wniosek o zezwolenie powinien być złożony w terminie nie krótszym niż 48 godzin przed przekroczeniem granicy polskiej przestrzeni powietrznej.
3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, jest decyzją administracyjną doręczaną przy wykorzystaniu teleksowej łączności lotniczej.

Art. 156.

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, niesieniem pomocy sanitarnej, pomocy w razie klęsk żywiołowych lub katastrof przemysłowych i komunikacyjnych albo jeżeli statek powietrzny znajduje się w niebezpieczeństwie lub też takie odstępianie jest konieczne dla uniknięcia niebezpieczeństwa.

Art. 157.

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. 158.

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

Art. 159.

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

Art. 160.

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

Art. 161.

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

Art. 162.

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. 163.

1. W razie wypadku lub lądowania statku powietrznego wykonującego lot międzynarodowy na terytorium polskim w miejscu, w którym brak organów celnych i Straży Granicznej,

dowódca statku powietrznego obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy organ policji lub inny organ administracji publicznej.

2. Do czasu przybycia organów celnych lub funkcjonariuszy Straży Granicznej, organy, o których mowa w ust. 1, a także dowódca statku powietrznego, obowiązani są zastosować niezbędne środki w celu zapewnienia dokonania wymaganych formalności.
3. Podjęcie dalszego lotu statku powietrznego bez zezwolenia właściwych organów celnych i organów ochrony granic jest zabronione.

Art. 164.

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

Art. 165.

1. Obce statki powietrzne korzystają w Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie i na warunkach określonych w przepisach międzynarodowych z wyłączenia spod zajęcia, zatrzymania i innych działań prawnych z tytułu naruszenia patentu, rysunku lub wzoru oraz z wyłączenia spod zajęcia zabezpieczającego roszczenie.
2. Przepisy ust. 1 stosuje się na zasadzie wzajemności również do statków powietrznych mających przynależność państw nie będących stronami odpowiednich umów międzynarodowych.
3. Przepisy ust. 1 stosuje się również do polskich statków powietrznych, wykonujących regularne przewozy lotnicze.

Dział VII

Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego

Rozdział 1

Nadzór nad bezpieczną eksploatacją statków powietrznych

Art. 166.

1. Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad eksploatacją statków powietrznych, obejmujący całość zagadnień związanych z bezpieczeństwem tej eksploatacji, w tym przestrzeganie przepisów dotyczących zasad eksploatacji i zdatności do lotów statków powietrznych oraz innego sprzętu lotniczego, korzystanie z lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, utrzymywanie kwalifikacji i uprawnień personelu lotniczego oraz przepisów i zasad ruchu lotniczego.
2. Użytkowanie każdego statku powietrznego niezależnie od formy jego eksploatacji podlega nadzorowi, o którym mowa w ust. 1.
3. W celu umożliwienia wykonania nadzoru, o którym mowa w ust. 1, użytkownik statku powietrznego zobowiązany jest:

- 1) dostarczyć Prezesowi Urzędu na jego żądanie każdą informację lub dokument związany z prowadzoną eksploatacją statku powietrznego chyba, że dana informacja lub dokument stanowi tajemnicę państwową,
 - 2) zezwolić na prowadzenie inspekcji podmiotu eksploatującego statki powietrzne.
4. Uprawnienie, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, obejmuje także prawo wstępu do wszystkich części lotniska i pomieszczeń użytkownika, bez potrzeby uzyskania zgody użytkownika.

Art. 167.

1. Użytkownik statku powietrznego jest obowiązany zapewnić bezpieczną eksploatację tego statku.
2. Użytkownik statku powietrznego, jeżeli prowadzi działalność podlegającą certyfikacji, obowiązany jest utworzyć i zapewnić funkcjonowanie wewnętrznego systemu bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego.
3. W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego użytkownik, o którym mowa w ust. 2, jest obowiązany w szczególności:
 - 1) zapewniać, aby członkowie załóg statków powietrznych oraz inne osoby działające na jego zlecenie w zakresie powierzonych im zadań znali przepisy dotyczące eksploatacji statków powietrznych,
 - 2) wprowadzić w przedsiębiorstwie instrukcje dotyczące w szczególności eksploatacji, wykonywania lotów i obsługi technicznej statków powietrznych oraz zapewnić odpowiednie szkolenie pracowników,
 - 3) prowadzić dokumentację eksploatacyjną,
 - 4) zorganizować w przedsiębiorstwie stałą wewnętrzną kontrolę operacyjną i wyznaczyć osobę odpowiedzialną za nią,
 - 5) zapewniać Prezesowi Urzędu oraz osobom przez niego upoważnionym dostęp do nadzorowanych statków powietrznych, obiektów, urządzeń i dokumentów związanych z ich eksploatacją, a także otrzymywanie stosownych informacji.
4. Dowódca statku powietrznego ponosi odpowiedzialność za przestrzeganie przepisów dotyczących eksploatacji tego statku, niezależnie od odpowiedzialności użytkownika.

Art. 168.

1. W celu wykonywania nadzoru, o którym mowa w art. 166 ust. 1, minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając przepisy międzynarodowe, określi, w drodze rozporządzenia, wymagania, jakim muszą odpowiadać miejsca poza lotniskami wykorzystywane do startów i lądowań oraz szczegółowe zasady dotyczące eksploatacji statków powietrznych i obowiązków użytkowników statków powietrznych w tym zakresie.
2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze zarządzenia, szczegółowe zasady prowadzenia nadzoru, o którym mowa w art. 166 ust. 1.

Rozdział 2

Certyfikacja

Art. 169.

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

Art. 170.

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

Art. 171.

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. 172.

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

- 1) szczegółowe zasady, tryb dokonywania i zakres oraz kryteria oceny, czy dany przedmiot spełnia wymagania niezbędne w procesie certyfikacji,
- 2) rodzaje certyfikatów, dla poszczególnych rodzajów działalności, o której mowa w art. 169 ust. 3,
- 3) szczegółowe zasady i tryb uznawania certyfikatów i równoznacznych dokumentów wydanych przez organy obcego państwa lub inne wyspecjalizowane instytucje.

Dział VIII

Lotnicza działalność gospodarcza

Rozdział 1

Koncesjonowanie usług transportu lotniczego

Art. 173.

1. Podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie transportu lotniczego, rozumianego jako przewóz lotniczy, wymaga uzyskania koncesji.
2. Warunkiem udzielenia koncesji, rozpoczęcia działalności, o której mowa w ust. 1 i prowadzenia tej działalności jest uzyskanie przez podmiot certyfikatu, o którym mowa w art. 169.
3. Z obowiązku uzyskania koncesji jest zwolniony podmiot prowadzący działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego wykonywanego wyłącznie przy użyciu statków powietrznych:
 - 1) bezsilnikowych,
 - 2) o masie startowej nie przekraczającej 750 kg.
4. Z obowiązku uzyskania koncesji jest zwolniony również:
 - 1) podmiot prowadzący działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego, wykonywanego wyłącznie statkami powietrznymi o maksymalnej masie startowej poniżej 10 000 kg i posiadający mniej niż 20 miejsc pasażerskich,
 - 2) podmiot wykonujący loty lokalne nie obejmujące przewozu między różnymi portami lotniczymi,
5. Do działalności, o której mowa w ust. 4, mają zastosowanie przepisy art. 185.
6. Podmiot, o którym mowa w ust. 3, może prowadzić działalność gospodarczą, jeżeli:
 - 1) posiada certyfikat lotniczej działalności gospodarczej, o której mowa w art. 169,
 - 2) jest polską osobą fizyczną, polską osobą prawną lub polską spółką prawa handlowego nie posiadającą osobowości prawnej,
 - 3) siedziba lub stałe miejsce zamieszkania oraz główny ośrodek przedsiębiorstwa znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 4) nie odmówiono ani nie cofnięto mu certyfikatu lub koncesji na działalność lotniczą w okresie ostatnich 5 lat, nie ogłoszono upadłości lub likwidacji przedsiębiorstwa,
 - 5) osoby odpowiedzialne za działalność przedsiębiorstwami nie były karane
7. Obowiązek uzyskiwania koncesji nie ma zastosowania do obcych przewoźników lotniczych, wykonujących międzynarodowy przewóz lotniczy na podstawie umów międzynarodowych lub zezwoleń wydanych na podstawie niniejszej ustawy.

Art. 174.

1. Koncesję może uzyskać polska osoba fizyczna, polska osoba prawna lub polska spółka prawa handlowego nie posiadająca osobowości prawnej o ile umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej, jeżeli spełni wszystkie przepisane prawem wymagania.
2. Koncesja udzielana jest na wniosek zainteresowanego podmiotu.
3. Koncesji, o której mowa w art. 173 ust. 1, udziela się podmiotowi, o którym mowa w ust. 1, jeżeli spełnia łącznie następujące warunki:
 - 1) siedziba lub stałe miejsce zamieszkania podmiotu znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 2) transport lotniczy stanowi podstawowy rodzaj działalności podmiotu, zgodnie z numerem identyfikacyjnym z krajowego rejestru podmiotów gospodarki narodowej, według Europejskiej Klasyfikacji Działalności,
 - 3) przedsiębiorca udowodni w sposób zadawalający, że zgodnie z planem gospodarczym, o którym mowa w art. 175 ust. 2 pkt 4, jest w stanie:
 - a) wypełniać istniejące i prawdopodobne przyszłe zobowiązania finansowe w okresie 24 miesięcy od dnia rozpoczęcia działalności,
 - b) pokryć planowane koszty działalności w okresie 3 miesięcy od dnia jej rozpoczęcia, nawet gdyby przedsiębiorstwo nie uzyskało w tym okresie żadnych dochodów,
 - 4) przedsiębiorstwo będzie dysponować jednym lub większą liczbą statków powietrznych, podlegających wpisaniu do polskiego państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych, w ilości odpowiedniej do wykonywania działalności objętej wnioskiem,
 - 5) osobom zarządzającym działalnością przedsiębiorstwa nie odmówiono ani nie cofnięto podobnej koncesji w okresie ostatnich 5 lat przed złożeniem wniosku, nie ogłoszono upadłości lub likwidacji ich przedsiębiorstwa, ani osoby te nie były karane sądownie,
 - 6) przedsiębiorstwo jest objęte ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z przewozem lotniczym i ruchem statków powietrznych.
4. O ile umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej, spółka z udziałem osób zagranicznych lub podmiotów zależnych od osób zagranicznych może otrzymać koncesję, jeżeli spełnia następujące warunki:
 - 1) w spółce tej obywatele polscy lub podmioty polskie, niezależne od osób zagranicznych lub obywateli państw obcych, zachowują:
 - a) prawo posiadania nie mniej niż 51% udziałów lub akcji w całkowitym kapitale założycielskim spółki,
 - b) prawo dające decydujący wpływ na ilość głosów, skład i kontrolę organów zarządzania spółki, wynikające z umowy lub statutu spółki,

- 2) nie zachodzi sytuacja, w której więcej niż połowa członków zarządu spółki jest jednocześnie członkami zarządu albo osobami pełniącymi funkcje kierownicze w podmiocie z udziałem osób zagranicznych lub w innym podmiocie pozostającym ze spółką w stosunku zależności.
5. Podmiot gospodarczy z udziałem osób zagranicznych, na każdym etapie istnienia spółki powinien spełniać wymogi, o których mowa w ust. 1-4.
6. Podmiot gospodarczy zobowiązany jest, na żądanie, udowodnić Prezesowi Urzędu, że spełnia wymagania, o których mowa w ust. 3.

Art. 175.

1. Wniosek o udzielenie koncesji, o której mowa w art. 173 ust. 1, 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 w przepisach odrębnych ustaw.
2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:
 - 1) dokumenty określające status prawny wnioskodawcy (akt zawiązania podmiotu, wypis z właściwego rejestru),
 - 2) dokument potwierdzający posiadanie tytułu prawnego do dysponowania jednym lub więcej statków powietrznych w ilości odpowiedniej do wykonywania działalności objętej wnioskiem,
 - 3) oświadczenie woli, zapewniające, że decydowanie o działalności przedsiębiorstwa będzie należało do spełniających wymogi określone w art. 174 ust. 3 pkt 5,
 - 4) plan gospodarczy przedsiębiorstwa, obejmujący co najmniej 2 lata działalności, wykazujący w sposób wiarygodny spełnienie wymagań, o których mowa w art. 174 ust. 3 pkt 3, oraz zawierający informacje dotyczące: struktury kapitałowej, płynności finansowej przedsiębiorstwa, źródeł finansowania działalności, powiązań finansowych udziałowców lub akcjonariuszy z inną działalnością, finansowania zakupu lub wynajmu statków powietrznych, łącznie z warunkami umowy, prognoz przepływów finansowych związanych z wykonywaniem działalności,
 - 5) zweryfikowane sprawozdania finansowe z poprzedniego roku finansowego, o ile przedsiębiorca prowadził działalność gospodarczą,
 - 6) dokumenty stwierdzające objęcie przedsiębiorstwa ubezpieczeniem, o którym mowa w art. 174 ust. 3 pkt 6.

3. Prezes Urzędu może zobowiązać wnioskodawcę do przedstawienia w wyznaczonym terminie, dodatkowych informacji i dokumentów mogących uprawdopodobnić, że spełni on warunki wykonywania działalności gospodarczej, które będą określone w koncesji lub wynikają z odrębnych przepisów.

Art. 176.

1. Koncesji udziela się na czas oznaczony, nie krótszy niż 2 lata i nie dłuższy niż 50 lat.
2. W koncesji określa się:
 - 1) osobę koncesjonariusza i jego siedzibę lub miejsce zamieszkania osoby fizycznej,
 - 2) strukturę kapitałową spółki koncesjonariusza, o ile działa on w takiej formie prawnej,
 - 3) rodzaj, zakres i przedmiot działalności objętej koncesją,
 - 4) obszar działalności, z zastrzeżeniem ust. 3,
 - 5) termin rozpoczęcia działalności,
 - 6) okres ważności koncesji,
 - 7) szczególne warunki wykonywania działalności.
3. Koncesja nie uprawnia koncesjonariusza do dostępu do określonych tras. Trasy na których może być wykonywany przewóz lotniczy, Prezes Urzędu określa w odrębnej decyzji, o której mowa w art. 207 ust. 2.

Art. 177.

1. Prezes Urzędu odmawia udzielenia koncesji, jeżeli:
 - 1) udzielenie koncesji byłoby sprzeczne z wiążącymi umowami lub przepisami międzynarodowymi,
 - 2) wnioskodawcy lub podmiotowi, w stosunku do którego jest on podmiotem zależnym, w okresie 5 lat przed złożeniem wniosku cofnięto koncesję,
 - 3) wnioskodawca nie spełnił wymagań, o których mowa w art. 173-175 lub szczególnych warunków podanych do wiadomości przedsiębiorcom, w trybie przewidzianym przepisami prawa,
 - 4) jeżeli wnioskodawca wezwany do uzupełnienia brakującej dokumentacji, w wyznaczonym terminie, nie usunął uchybień w tej dokumentacji.
2. Prezes Urzędu może odmówić udzielenia koncesji lub ograniczyć w koncesji przedmiot, zakres lub obszar działalności w stosunku do wniosku o udzielenie koncesji:
 - 1) ze względu na zagrożenie obronności lub bezpieczeństwa państwa udzielenie koncesji w zakresie wynikającym z wniosku zagrażałoby interesowi gospodarki narodowej, obronności lub bezpieczeństwu państwa albo bezpieczeństwu lub dobrom osobistym obywateli,
 - 2) ze względu na inny ważny interes publiczny.

Art. 178.

Prezes Urzędu może wstrzymać na czas określony udzielanie koncesji, ze względu na zagrożenie obronności lub bezpieczeństwa Państwa, ogłaszając o tym w dzienniku urzędowym Urzędu.

Art. 179.

1. Koncesjonariusz jest obowiązany:
 - 1) zachować warunki prowadzenia działalności ustalone w certyfikacie i koncesji,
 - 2) przekazywać do wiadomości Prezesa Urzędu roczne sprawozdania finansowe oraz - z należytych wyprzedzeniem - roczne plany ekonomiczno-finansowe, jak również inne informacje i dokumenty istotne dla oceny działalności przedsiębiorstwa,
 - 3) informować Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni, o planach w zakresie wykonywania przewozów na nowych trasach lub w region poprzednio nie obsługiwany, zmianach w typach lub liczbie eksploatowanych statków powietrznych lub o innej istotnej zmianie w działalności objętej koncesją,
 - 4) powiadamiać prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 14 dni, o zamierzonych połączeniach lub nabyciu udziałów lub akcji, umożliwiających przejęcie kontroli nad koncesjonariuszem lub działalnością objętą koncesją przez inną osobę albo o zmianie we własności pojedynczego udziału, który reprezentuje 10% lub więcej udziałów albo akcji w kapitale spółki,
 - 5) zawiadomić Prezesa Urzędu o podjęciu działalności objętej koncesją oraz o zamierzonym zawieszeniu lub zakończeniu tej działalności,
 - 6) zapewnić, aby czynności w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej były wykonywane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje wymagane dla tych czynności,
 - 7) udostępniać swoje przedsiębiorstwo osobom upoważnionym do kontroli jego działalności,
 - 8) przedstawiać Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia program ochrony przedsiębiorstwa oraz proponowane w nim zmiany,
 - 9) zgłaszać Prezesowi Urzędu zmiany danych zawartych we wniosku o udzielenie koncesji oraz w informacjach i dokumentach, o których mowa art. 183 - w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmiany.
2. Umowa o zmianie właściciela pakietu 10% lub więcej udziałów (akcji) spółki albo pakietu udziałów (akcji) umożliwiających przejęcie kontroli nad koncesjonariuszem lub

działalnością objętą koncesją przez inną osobę winna być zawarta, pod rygorem nieważności, za zgodą Prezesa Urzędu.

Art. 180.

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

Art. 181.

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

Art. 182.

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

Art. 183.

Minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych, określi szczegółowe zasady udzielania koncesji oraz informacje i dokumenty wymagane od podmiotów ubiegających się o koncesję lub wykonujących działalność gospodarczą na podstawie koncesji.

Rozdział 2

Zezwolenia na niektóre rodzaje działalności lotniczej

Art. 184.

1. Uzyskania zezwolenia wymaga wykonywanie działalności gospodarczej na lotniskach publicznych, o których mowa w art. 16 ust. 4 pkt 1, w zakresie:

- 1) zarządzania lotniskiem,
 - 2) obsługi naziemnej statków powietrznych, ładunków, pasażerów i ich bagażu oraz zaopatrzenia pokładowego w żywność, w paliwo lotnicze i inne materiały pędne.
2. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, odmawia wydania oraz cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1.
 3. Warunkiem udzielenia zezwolenia na rozpoczęcie i prowadzenie działalności, o której mowa w ust. 1, jest posiadanie przez podmiot odpowiedniego certyfikatu, uzyskanego w trybie określonym w art. 169.
 4. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, udzielane jest na wniosek zainteresowanego.
 5. Do zezwoleń, o których mowa w ust. 1, w zakresie nieuregulowanym niniejszą ustawą, stosuje się odpowiednio przepisy ustaw, o których mowa w art. 182 oraz 197.

Art. 185.

1. Uzyskania zezwolenia wymaga podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie transportu lotniczego, wykonywanego wyłącznie przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 10 000 kg lub posiadających mniej niż 20 miejsc pasażerskich.
2. Warunkiem udzielenia zezwolenia i rozpoczęcia działalności, o której mowa w ust. 1, a także prowadzenia tej działalności jest uzyskanie przez podmiot odpowiedniego certyfikatu, o którym mowa w art. 169.
3. Do działalności gospodarczej, o której mowa w ust. 1, mają zastosowanie odpowiednio przepisy rozdziału 1 Koncesjonowanie usług transportu lotniczego, z wyjątkiem art. 173 ust. 1-5, art. 174 ust. 3 pkt 3, art. 175 ust. 2 pkt 4 i 5, art. 177 ust. 2, art. 179 ust. 1 pkt 2 i art. 180 ust. 2.

Art. 186.

1. W rozumieniu niniejszego rozdziału przez zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, o których mowa w art. 16 ust. 4 pkt 1, rozumie się prawo do świadczenia usług lotniczych związanych ze startem, lądowaniem i postojem statków powietrznych na rzecz przewoźników lotniczych oraz innych użytkowników statków powietrznych.
2. Zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 16 ust. 4 pkt 1 może otrzymać polska osoba fizyczna, polska osoba prawna lub polska spółka handlowa nie mająca osobowości prawnej, o ile umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej, jeżeli spełni wszystkie przepisane prawem wymagania.
3. W przypadku, gdy o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem współużytkowanym z wojskiem lub lotniskiem użytkowanym przez służby państwowe występuje spółka z udziałem osób zagranicznych lub z udziałem podmiotów zależnych od osób zagranicznych, zezwolenie może otrzymać, jeżeli spełnia następujące warunki:
 - 1) w spółce tej obywatele polscy lub podmioty polskie niezależne od osób zagranicznych lub obywateli państw obcych zachowują:

- a) prawo posiadania nie mniej niż 51% udziałów lub akcji w całkowitym kapitale założycielskim spółki,
 - b) prawo dające decydujący wpływ na ilość głosów, skład i kontrolę organów zarządzających spółki, wynikające z umowy lub statutu spółki,
- 2) nie zachodzi sytuacja, w której więcej niż połowa członków zarządu spółki jest jednocześnie członkami zarządu albo osobami pełniącymi funkcje kierownicze w podmiocie z udziałem osób zagranicznych lub w innym podmiocie pozostającym ze spółką w stosunku zależności.
4. Zezwolenia udziela się przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 2, jeśli łącznie spełnia następujące warunki:
- 1) siedziba lub stałe miejsce zamieszkania wnioskodawcy znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 2) usługi lotnicze, polegające na zarządzaniu lotniskiem stanowią podstawowy rodzaj działalności wnioskodawcy, zgodnie z numerem identyfikacyjnym z krajowego rejestru podmiotów gospodarki narodowej, według Europejskiej Klasyfikacji Działalności,
 - 3) wnioskodawca jednocześnie nie zajmuje się działalnością w zakresie transportu lotniczego,
 - 4) sytuacja finansowa wnioskodawcy gwarantuje, że jest on w stanie sprostać zobowiązaniom finansowym, związanym z wykonywaniem działalności, zgodnie z planem gospodarczym, obejmującym co najmniej 2 lata działalności,
 - 5) w przypadku wniosku o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem współużytkowanym z wojskiem lub użytkowanym przez służby państwowe, udostępnionym dla potrzeb lotnictwa cywilnego - uzyska zgodę tych służb na przejęcie zarządu lotniska i przedstawi stosowną umowę, określającą zasady i warunki udostępnienia tego lotniska.

Art. 187.

1. Wniosek o udzielenie zezwolenia, o którym mowa w art. 186 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. 175 ust. 2 pkt 1 i 3-6,
 - 2) projekt rozwiązania zabezpieczenia obsługi ruchu lotniczego, lotniskowego systemu ratowniczo-gaśniczego, osłony meteorologicznej oraz ochrony lotniska,
 - 3) certyfikat uzyskany w trybie określonym w art. 169,

- 4) w przypadku lotniska, o którym mowa w art. 186 ust. 4 pkt 5, dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów określonych w tym przepisie.
3. Prezes Urzędu odmawia udzielenia zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego w przypadkach, o których mowa w art. 177 ust. 1 pkt 1, 2 i 4, a także jeśli wnioskodawca nie spełnił wymagań określonych w ust. 1 i 2 oraz art. 184 ust. 3, art. 186 ust. 2–4.
4. Do przypadku cofania zezwolenia przepisy art. 180 stosuje się odpowiednio.
5. Zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 16 ust. 4 pkt 1 udziela się na czas oznaczony, nie krótszy niż 5 lat i nie dłuższy niż 50 lat.
6. W zezwoleniu na zarządzanie lotniskiem określa się:
 - 1) osobę wnioskodawcy, jego siedzibę lub miejsce zamieszkania,
 - 2) przedmiot działalności,
 - 3) strukturę kapitałową spółki wnioskodawcy,
 - 4) miejsce wykonywania działalności,
 - 5) termin rozpoczęcia działalności,
 - 6) okres ważności zezwolenia,
 - 7) szczególne warunki wykonywania działalności.
7. Przepis dotyczący uzyskania zezwolenia, o którym mowa w art. 186 ust. 1 nie narusza przepisów działu IV niniejszej ustawy.
8. 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, aby czynności w zakresie prowadzonej działalności były powierzone osobom posiadającym odpowiednie kwalifikacje oraz aby działalność była wykonywana przy użyciu właściwego, specjalistycznego sprzętu,
 - 4) zawiadomić Prezesa Urzędu o zamierzonym zawieszeniu lub zakończeniu działalności,
 - 5) udostępniać przedsiębiorstwo osobom kontrolującym jego działalność,
 - 6) zgłaszać Prezesowi Urzędu wszelkie zmiany danych określonych w zezwoleniu,
 - 7) powiadamiać Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 14 dni, o zamiarze nabycia akcji lub udziałów, o których mowa w art. 70.

Art. 188.

1. Obsługa przewoźników lotniczych, ich statków powietrznych, załóg, pasażerów i ich bagażu oraz ładunków na lotniskach użytku publicznego, zwana dalej obsługą naziemną, powinna być zorganizowana na zasadach konkurencji.

2. Obsługę naziemną, o której mowa w ust. 1 mogą wykonywać zarządzający lotniskami oraz inni upoważnieni do tego przedsiębiorcy.
3. Obsługa naziemna obejmuje następujące kategorie usług, wykonywanych na rzecz przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy, zwanych dalej użytkownikami:
 - 1) ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników,
 - 2) obsługa pasażerów,
 - 3) obsługa bagażu,
 - 4) obsługa ładunków (towarów i poczty),
 - 5) obsługa płytowa statków powietrznych,
 - 6) obsługa kabinowa statków powietrznych,
 - 7) zaopatrzenie statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały pędne,
 - 8) obsługa techniczna statków powietrznych,
 - 9) obsługa operacyjna i administracyjna załóg statków powietrznych,
 - 10) transport naziemny pomiędzy statkiem powietrznym i dworcem lotniczym,
 - 11) zaopatrzenie pokładowe statków powietrznych.
4. Szczegółowy wykaz usług obsługi naziemnej wchodzących w zakres poszczególnych kategorii, wymienionych w ust. 3, określa rozporządzenie wydane na podstawie art. 198.

Art. 189.

1. Podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie obsługi naziemnej wymaga uzyskania zezwolenia, wydanego przez Prezesa Urzędu.
2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, może otrzymać przedsiębiorca będący polską osobą fizyczną lub prawną, o ile umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej.
3. W celu uzyskania zezwolenia przedsiębiorca powinien spełnić warunki, o których mowa w art. 187 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 i 3, a także wykazać spełnienie wymagań dotyczących sytuacji finansowej przedsiębiorstwa, ubezpieczenia, bezpieczeństwa urządzeń i osób, ochrony lotnictwa i środowiska naturalnego. Sprawdzenie spełnienia tych wymagań może być dokonane w procesie certyfikacji, o której mowa w art. 169.
4. Szczegółowe wymagania stosowane przy udzielaniu zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, uwzględniające zasadę obiektywizmu i niedyskryminacji w dostępie do usług obsługi naziemnej w portach lotniczych, określa rozporządzenie wydane na podstawie art. 198.

Art. 190.

1. W portach lotniczych, w których ruch lotniczy jest mniejszy niż 3 miliony pasażerów lub 75 tysięcy ton ładunków rocznie, Prezes Urzędu może ograniczyć liczbę zezwoleń na wykonywanie:
 - 1) obsługi bagażu,
 - 2) obsługi ładunków (towarów i poczty),
 - 3) obsługi płytowej statków powietrznych

- 4) zaopatrywania statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały pędne,
- pod warunkiem, że każdą z tych kategorii obsługi powinno wykonywać co najmniej dwóch przedsiębiorców, spośród których każdy użytkownik portu lotniczego może wybrać jednego.
2. W portach lotniczych objętych ograniczeniami, o których mowa w ust. 1, co najmniej jeden z podmiotów, ubiegających się o zezwolenie na obsługę naziemną, nie może bezpośrednio lub pośrednio znajdować się pod kontrolą:
 - 1) organu zarządzającego portem lotniczym,
 - 2) użytkownika portu lotniczego mającego w poprzednim roku ponad 25% udziału w przewozach pasażerów lub ładunków w danym porcie lotniczym,
 - 3) podmiotu, z którym zarządzający lotniskiem lub użytkownik, o którym mowa w pkt 2, pozostaje w stosunku zależności.
3. W przypadku, gdy obsługę naziemną wykonuje organ zarządzający lotniskiem, obowiązany jest:
 - 1) nie subwencjonować działalności związanej z obsługą naziemną z wpływów, które osiąga z pełnienia funkcji zarządzającego lotniskiem,
 - 2) prowadzić odrębną rachunkowość w zakresie zarządzania lotniskiem oraz w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej,
 - 3) zapewnić odpowiedni poziom usług, ubezpieczenia, a także bezpieczeństwa, ochrony urządzeń, statków powietrznych, wyposażenia, osób oraz ochrony środowiska, potwierdzony certyfikatem, o którym mowa w art. 169 ust. 3 pkt 4.
4. Wymogi określone w ust. 3, obowiązują również innych przedsiębiorców wykonujących w portach lotniczych obsługę naziemną.

Art. 191.

1. Użytkownicy portu lotniczego, w którym przewozy w poprzednim roku były nie mniejsze niż 2 miliony pasażerów lub 50 tysięcy ton ładunków, mają prawo wykonywania obsługi własnych rejsów, po uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu, wydanego po stwierdzeniu, że spełniają wymagania ustalone przy odpowiednim zastosowaniu przepisu art. 189 ust. 3, z zastrzeżeniem, że:
 - 1) w przypadku kategorii obsługi wymienionych w art. 190 ust. 1, liczba użytkowników uprawnionych do wykonywania obsługi własnej może być ograniczona do dwóch w każdej kategorii, wybranych według przejrzystych, obiektywnych i niedyskryminujących kryteriów,
 - 2) użytkownik będący obcym przewoźnikiem lotniczym może wykonywać obsługę własną tylko wtedy, jeśli jest uprawniony do utrzymywania w porcie lotniczym własnej organizacji i własnych pracowników obsługi, zgodnie z przepisami art. 212 ust. 1.

2. W portach lotniczych, w których przewoży są mniejsze niż określona w ust. 1, Prezes Urzędu może ograniczyć liczbę zezwoleń dla użytkowników wykonujących własną obsługę dla nie więcej niż jednego użytkownika.

Art. 192.

1. Jeżeli w porcie lotniczym występują ograniczenia w zakresie powierzchni lub przepustowości, liczba podmiotów uprawnionych do świadczenia obsługi lub użytkowników wykonujących własną obsługę może być dodatkowo ograniczona nawet do jednego uprawnionego pod warunkiem, że ograniczenia takie:
 - 1) dotyczą tylko tych kategorii obsługi, dla których ograniczenia są konieczne,
 - 2) są wprowadzone na czas oznaczony, z równoczesnym planem poprawienia sytuacji w zakresie powodującym ograniczenia,
 - 3) nie są wymierzone przeciw konkurencji między świadczącymi obsługę lub wykonującymi obsługę własną.
2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, na okres nie dłuższy niż 3 lata, Prezes Urzędu może:
 - 1) udzielić zezwolenia jednemu przedsiębiorcy wykonującemu obsługę naziemną obejmującą jedną lub więcej kategorii usług, wymienionych w art. 190 ust. 1,
 - 2) zastrzec dla jednego przedsiębiorcy jedną lub więcej kategorii obsługi, o których mowa w art. 190 ust. 1,
 - 3) zezwolić na wykonywanie własnej obsługi ograniczonej liczbie użytkowników portu lotniczego, wybranych na podstawie obiektywnych i nie dyskryminujących kryteriów lub
 - 4) zakazać użytkownikom portu lotniczego wykonywania obsługi własnej w zakresie kategorii usług, o których mowa w art. 190 ust. 1.
3. Wyłączenie, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 nie powinno obowiązywać dłużej niż 2 lata.

Art. 193.

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

Art. 194.

Ograniczenia, o których mowa w art. 190–192, Prezes Urzędu wprowadza w drodze decyzji administracyjnej, podjętej po zapoznaniu się z opiniami zarządzającego lotniskiem i organizacji reprezentującej użytkowników portu lotniczego.

Art. 195.

1. Wybór świadczących obsługę, w przypadku ograniczenia ich liczby, dokonywany jest w drodze konkursu, według zasad ustalonych w ust. 2–7.
2. Wyboru świadczących obsługę dokonuje się przy zastosowaniu wymagań ustalonych przez organizującego konkurs, po konsultacji z organizacją reprezentującą użytkowników portu lotniczego, według kryteriów obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących, z uwzględnieniem wymagań użyteczności publicznej, jakie mogą być ustanowione przez Prezesa Urzędu, przy odpowiednim zastosowaniu przepisów art. 196.
3. Ogłoszenie konkursu, o którym mowa w ust. 1, powinno być zamieszczone w dzienniku urzędowym Urzędu.
4. Zorganizowanie i rozstrzygnięcie konkursu należy do:
 - 1) zarządzającego lotniskiem, jeżeli podobnej obsługi nie świadczy on sam lub inny przedsiębiorca nad którym zarządzający lotniskiem sprawuje kontrolę bezpośrednio lub pośrednio lub w którym posiada udziały,
 - 2) w innych przypadkach, Prezes Urzędu po konsultacji z zarządzającym lotniskiem.
5. Przedsiębiorca wybrany w drodze konkursu otrzymuje zezwolenie Prezesa Urzędu, o którym mowa w art. 189 ust. 1, na czas oznaczony nie dłuższy niż 7 lat, pod warunkiem uzyskania odpowiedniego certyfikatu zgodnie z art. 169.
6. W przypadku, gdy liczba podmiotów wykonujących w porcie lotniczym obsługę naziemną jest ograniczona zgodnie z art. 190 i art. 192, zarządzający lotniskiem może sam świadczyć obsługę naziemną albo upoważnić do tej obsługi innego przedsiębiorcę, którego kontroluje bezpośrednio lub pośrednio, albo podmiot ten kontroluje bezpośrednio lub pośrednio zarządzającego lotniskiem – bez zastosowania procedury konkursowej.
7. Zarządzający lotniskiem informuje organizację reprezentującą użytkowników portu lotniczego o decyzjach podejmowanych zgodnie z przepisami niniejszego artykułu.
8. Do zezwolenia, o którym mowa w art. 189 ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące zezwolenia na zarządzanie lotniskiem, z wyłączeniem przepisów art. 186 ust. 1-3, ust. 4 pkt 3 i pkt 5 oraz art. 187 ust. 2 pkt 2 i 4, ust. 5, ust. 7, ust. 8 pkt 2 i 7.

Art. 196.

1. Na wniosek jednostki samorządu terytorialnego, zawierający propozycję rekompensaty zarządzającemu lotniskiem nadwyżki kosztów nad przychodami lub przyznania innych świadczeń, Prezes Urzędu może zawrzeć z zarządzającym lotniskiem umowę w zakresie wykonywania przez niego obowiązku użyteczności publicznej, zapewniającego funkcjonowanie lotniska o stosunkowo niedużym ruchu lotniczym, lecz ważnym dla miasta lub regionu, z zachowaniem określonych wymagań w zakresie regularności i ciągłości ruchu lotniczego na tym lotnisku.
2. Podstawą zawarcia umowy, o której mowa w ust. 1 jest uprzednie ustalenie w umowie zawartej pomiędzy Prezesem Urzędu i wnioskującą jednostką samorządu terytorialnego zasad współfinansowania zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, w związku z wykonywaniem przez niego obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w ust. 1.

3. Dofinansowanie przez Prezesa Urzędu ze środka, o którym mowa w art. 26 ust. 2 nie może przekraczać:
- 1) dofinansowania zarządzającego lotniskiem przez wnioskującą jednostkę samorządu terytorialnego,
 - 2) łącznych kosztów eksploatacji lotniska, bez amortyzacji.

Art. 197.

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

Art. 198.

Minister właściwy do spraw transportu uwzględniając zachowanie zasad równej konkurencji oraz przejrzystości określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe warunki wykonywania obsługi naziemnej oraz szczegółowe wymagania stosowane przy udzielaniu zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej i przeprowadzaniu konkursu, o którym mowa w art. 195 ust. 1,
- 2) wykaz usług wchodzących w zakres poszczególnych kategorii obsługi naziemnej.

Dział IX

Ochrona lotnictwa cywilnego przed zagrożeniami

Art. 199.

1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa i ciągłości funkcjonowania transportu lotniczego i innych usług lotniczych, a w szczególności ich ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji i innymi zagrożeniami, tworzy się Narodowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Narodowym Programem Ochrony”.
2. Narodowy Program Ochrony przyjmuje i wprowadza do stosowania Rada Ministrów w drodze rozporządzenia.
3. Narodowy Program Ochrony określa podstawowe zasady koordynacji działań organów administracji publicznej i zarządzających lotniskami oraz zawiera postanowienie mające na celu spełnienie podpisanych przez Polskę umów międzynarodowych w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji i innymi zagrożeniami.
4. Narodowy Program Ochrony, o którym mowa w ust. 1, opracowuje i przedstawia do uchwalenia lub przyjęcia przez Radę Ministrów Prezes Urzędu, za pośrednictwem Ministra właściwego do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Rady, o której mowa w art. 18.

Art. 200.

1. W celu wykonania Narodowego Programu Ochrony i zgodnie z jego postanowieniami, zarządzający lotniskiem opracowuje, w porozumieniu z jednostkami administracji

rządowej funkcjonującymi na lotnisku oraz stałymi użytkownikami lotniska, program jego ochrony.

2. Program ochrony i jego zmiany zatwierdza Prezes Urzędu.
3. Program ochrony lotniska musi spełniać ponadto wymagania dotyczące planu ochrony obiektu, określone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz.U. Nr 114, poz. 740, z 1999 r. Nr 11, poz. 95, z 2000 r. Nr 29, poz. 357 oraz z 2001 r. Nr 4, poz. 23 i Nr 27, poz. 298).
4. Szef lotniska koordynuje czynności związane z ochroną lotniska przed zagrożeniami i wydaje, w oparciu o lotniskowy program ochrony, o którym mowa w ust. 1, zarządzenia porządkowe i zalecenia skierowane do podmiotów znajdujących się na lotnisku, związane z ochroną lotniska przed zagrożeniami, z zachowaniem uprawnień służb publicznych i organów administracji publicznej, określonych w odrębnych przepisach.
5. W przypadku powstania zagrożenia szef lotniska zawiadamia niezwłocznie właściwe służby i organy określone w programie ochrony lotniska.

Art. 201.

1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego tworzy służbę ochrony lotniska. Zarządzający lotniskiem użytku niepublicznego może utworzyć służbę ochrony lotniska, jeżeli jest to uzasadnione ze względu na bezpieczeństwo lotniska.
2. Służby, o których mowa w ust. 1, są wewnętrznymi służbami ochrony w rozumieniu ustawy o ochronie osób i mienia.
3. Kandydaci na pracowników służb ochrony, o których mowa w ust. 1, podlegają specjalistycznemu szkoleniu. Szkolenia przeprowadzane są na koszt zarządzającego lotniskiem. Szkolenia kończą się wydaniem zaświadczenia o ukończeniu szkolenia w trybie określonym na podstawie art. 205 pkt 2.
4. W celu realizacji programu ochrony lotniska do zadań lotniskowej służby ochrony, oprócz obowiązków i uprawnień wynikających z przepisów o ochronie osób i mienia, należy również dokonywanie na lotniskach, przy zachowaniu odrębnych przepisów, kontroli osób, ich bagażu oraz towarów lub przesyłek pocztowych przewożonych drogą lotniczą.
5. Na lotniskach, na których znajdują się przejścia graniczne kontrolę osób, ich bagażu oraz towarów lub przesyłek pocztowych przewożonych drogą lotniczą wykonują wyspecjalizowane służby ochrony lotniska lub Straż Graniczna, z zachowaniem swoich uprawnień wynikających z odrębnych przepisów.
6. Funkcjonariusze Straży Granicznej, Policji oraz służb ochrony lotniska realizujący procedury ochrony, podlegają szkoleniom specjalistycznym w zakresie ochrony antyterrorystycznej lotnisk i ruchu lotniczego oraz przestrzegania międzynarodowych standardów dotyczących kontroli osób i ich bagażu, których szczegółowe programy określają Komendant Główny Straży Granicznej i Komendant Główny Policji w porozumieniu z Prezesem Urzędu.
7. Prezes Urzędu nadzoruje realizację zadań służby ochrony lotniska oraz funkcjonariuszy, o których mowa w ust. 6, w zakresie wynikającym z zatwierdzonego programu ochrony lotniska, z zachowaniem odrębnych uprawnień Straży Granicznej.
8. Niektóre czynności związane z wykonywanym nadzorem mogą zostać zlecone przez Prezesa Urzędu międzynarodowym organom nadzoru na podstawie umów i porozumień międzynarodowych.

9. Jeżeli przepisy międzynarodowe tak stanowią, podmioty, o których mowa w ust. 1 i 6, obowiązane są uzyskać wymagane tymi przepisami uprawnienia do wykonywania czynności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

Art. 202.

1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego powołuje zespół ochrony lotniska, zwany dalej „zespołem”.
2. Zarządzający lotniskiem użytku niepublicznego może powołać zespół ochrony lotniska.
3. W skład zespołu wchodzi szef lotniska oraz po jednym przedstawicielu funkcjonujących na lotnisku: służb ochrony lotniska, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Policji, Straży Granicznej, Urzędu Celnego oraz jednostek organizacyjnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej na lotniskach współużytkowanych. Szef lotniska - w zależności od potrzeb - może zaprosić przedstawicieli innych użytkowników lotniska do udziału w posiedzeniach zespołu.
4. Przewodniczącym zespołu jest szef lotniska. Zarządzający lotniskiem zapewnia obsługę administracyjną i finansową zespołu.
5. Zakres współdziałania członków zespołu oraz sposób podejmowania decyzji reguluje program ochrony lotniska.
6. Do zadań zespołu należy opracowywanie projektów wiążących zarządzeń i zaleceń porządkowych w zakresie ochrony lotniska przed zagrożeniami, o których mowa w art. 200 ust. 4.
7. Szef lotniska przedstawia Prezesowi Urzędu i zarządzającemu lotniskiem raporty z podjętych działań wraz ze szczegółowym wyjaśnieniem zasadności podjętych decyzji i z zaleceniami profilaktycznymi w odniesieniu do lotniska.

Art. 203.

1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego organizuje i zapewnia wyposażenie stałego Centrum Koordynacji Antykryzysowej przeznaczonego do kierowania działaniami mającymi na celu ograniczenie do minimum skutków zagrożeń, zaistniałych w wyniku aktów bezprawnej ingerencji, zgodnie z wymogami Narodowego Programu Ochrony.
2. Szef lotniska zwołuje sztab kryzysowy zwany dalej „sztabem” użytkujący Centrum Koordynacji Antykryzysowej i podejmujący działania w sytuacjach zagrożeń określonych w programie ochrony lotniska.
3. W skład sztabu wchodzi: szef lotniska lub inni przedstawiciele zarządzającego lotniskiem, przedstawiciele służb publicznych i organów administracji publicznej, organu kierowania ruchem lotniczym, jednostek ochrony przeciwpożarowej, służb medyczno-sanitarnych łącznie z jednostkami pogotowia ratunkowego, użytkowników lotniska, użytkowników statków powietrznych oraz innych podmiotów w zależności od potrzeb.
4. Sztab współdziała z organami administracji rządowej oraz Polską Agencją w zakresie przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji oraz ich skutkom w odniesieniu do statku powietrznego, lotniska lub urządzeń naziemnych znajdujących się poza lotniskiem.
5. Szczegółowe zasady organizacji, funkcjonowania i uruchomienia działalności sztabu i Centrum Koordynacji Antykryzysowej określa program ochrony lotniska.

Art. 204.

1. Agencja wprowadza program ochrony, po jego zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.
2. Podmioty prowadzące działalność gospodarczą w zakresie lotnictwa cywilnego wprowadzają programy ochrony przedsiębiorstw, po ich zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.
3. Program ochrony Agencji oraz programy ochrony przedsiębiorstw powinny być zgodne z programami ochrony lotnisk.
4. Do programów ochrony, o których mowa w ust. 1 i 2, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące programu ochrony lotniska.

Art. 205.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz zachowania wymogów bezpieczeństwa, wymagania dotyczące:

- 1) treści lotniskowych programów ochrony w zależności od klasyfikacji lotnisk,
- 2) warunków, sposobu i trybu przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na pracowników i dla pracowników służb ochrony oraz trybu wydawania zaświadczeń o ich ukończeniu,
- 3) kontroli dostępu do części lotniczych lotnisk,
- 4) szczegółowych zasad i trybu sprawowania nadzoru nad działalnością lotniskowych służb ochrony.

Dział X

Przewóz lotniczy

Art. 206.

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

Art. 207.

1. Polski przewoźnik lotniczy może wykonywać w Rzeczypospolitej Polskiej przewozy lotnicze w zakresie i na warunkach określonych w certyfikacie oraz koncesji, lub zezwoleniu, o którym mowa w art. 185.
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 do wykonywania przewozów na określonych trasach lub obszarach tego państwa, informując o tym właściwy organ obcego państwa.

4. Przy upoważnianiu i wyznaczaniu polskich przewoźników lotniczych uwzględnia się interes publiczny oraz potrzeby rozwoju polskiego transportu lotniczego.
5. Prezes Urzędu może odmówić upoważnienia lub wyznaczenia ubiegającemu się o nie polskiemu przewoźnikowi lotniczemu albo ograniczyć je - w szczególności w odniesieniu do oferowanej zdolności przewozowej - w przypadkach, gdy:
 - 1) jest to konieczne ze względu na ograniczenia wynikające z umów lub przepisów międzynarodowych,
 - 2) jest to uzasadnione w celu uniknięcia poważnego ograniczenia możliwości skutecznego konkurowania polskich przewoźników lotniczych z obcymi przewoźnikami lotniczymi,
 - 3) jest to uzasadnione potrzebą umożliwienia opłacalności regularnych przewozów na linii lotniczej już obsługiwanej, na której nie ma potrzeby zwiększenia oferowanej zdolności przewozowej,
 - 4) wykonywanie lotów regularnych na danej linii zostało już wcześniej powierzone innemu przewoźnikowi lotniczemu na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej.
6. W przypadkach, o których mowa w ust. 5, w razie wystąpienia dwu lub więcej przewoźników lotniczych ubiegających się o upoważnienie lub wyznaczenie do wykonywania przewozów lotniczych między tymi samymi portami lotniczymi Prezes Urzędu podejmuje decyzję o wyborze przewoźnika po przeprowadzeniu konkursu, w którym jako kryteria oceny przyjmuje się:
 - 1) zdolność do zapewnienia przez przewoźnika właściwego poziomu usług i konkurencyjnego poziomu opłat za przewozy oraz, w przypadku przewozów międzynarodowych, skutecznego konkurowania z obcymi przewoźnikami lotniczymi,
 - 2) wcześniej poniesione nakłady i dotychczas osiągnięte przez niego wyniki ekonomiczne.
7. Upoważnienie lub wyznaczenie może być cofnięte lub ograniczone w razie stwierdzenia, że przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów obowiązujących w zakresie przewozu lotniczego.
8. Upoważnienie, wyznaczenie, ich odmowa, ograniczenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 208.

1. Decyzja w sprawie upoważnienia, o którym mowa w art. 207 ust. 2, wydawana jest na wniosek przewoźnika lotniczego. Wniosek powinien być złożony Prezesowi Urzędu co najmniej 30 dni przed planowanym dniem rozpoczęcia regularnego przewozu i zawierać informacje dotyczące:
 - 1) trasy, rodzaju przewozu, oferowanej zdolności przewozowej, częstotliwości lotów, typów statków powietrznych, prognozy przewozów,
 - 2) przewidywanej rentowności połączenia.
2. Przewoźnik lotniczy zobowiązany jest zawiadomić Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni o planowanym zaprzestaniu wykonywania regularnego przewozu na trasie, do obsługi której został upoważniony lub wyznaczony, podając przyczynę.

Art. 209.

1. Obcy przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze rozpoczynające się lub kończące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie i na warunkach określonych w zezwoleniu, wydanym na wniosek obcego przewoźnika przez Prezesa Urzędu przy uwzględnieniu przepisów art. 153-155 oraz postanowień umów międzynarodowych.
2. Zezwolenie nie jest wymagane:
 - 1) w przypadku pojedynczych lotów pasażerskich wykonywanych statkami powietrznymi o pojemności nie przewyższającej 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 nie przewyższającej 5700 kg, wykorzystywanych wyłącznie przez zamawiającego lub zamawiających na trasie przez nich ustalonej.
3. Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na czas określony.
4. Obcy przewoźnik lotniczy powinien być upoważniony i wyznaczony do wykonywania przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach oraz odpowiednio certyfikowany przez właściwy organ państwa, w którym jest koncesjonowany.
5. Prezes Urzędu może:
 - 1) w przypadkach szczególnych uznać wyznaczenie, o którym mowa w ust. 4 przez organ państwa innego niż państwo koncesjonujące,
 - 2) nie uznać wyznaczenia dotyczącego przewoźnika uzależnionego od podmiotu lub podmiotów państw trzecich,
 - 3) nakazać dodatkowe sprawdzenie spełniania przez przewoźnika wymagań certyfikacji.

Art. 210.

1. Wniosek o udzielenie zezwolenia na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach, o którym mowa w art. 209 ust. 1, zawierający wymagane dane i dokumenty, powinien być złożony przed zamierzonym rozpoczęciem przewozów w terminie nie krótszym niż:
 - 1) trzy dni robocze – w przypadku przewozów wykonywanych w lotach pojedynczych – uznając lot tam i z powrotem za jeden lot,
 - 2) siedem dni roboczych – w przypadku dwu lub więcej lotów, jeżeli przewóz nie ma charakteru przewozu regularnego,
 - 3) trzydzieści dni – w przypadku lotów wykonywanych dla przewozów regularnych.
2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1 powinien zawierać informacje określające:
 - 1) nazwę, siedzibę i adres przewoźnika lotniczego,

- 2) trasę, na której mają być wykonywane przewozy oraz rodzaj tych przewozów (pasażerowie wraz z bagażem, towar, poczta),
 - 3) oferowaną zdolność przewozową i częstotliwość lotów,
 - 4) typy statków powietrznych i ich znaki rejestracyjne,
 - 5) organizację przedsiębiorstwa przewoźnika lotniczego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz eksploatacyjno-handlową obsługę jego przewozów lotniczych w polskich portach lotniczych.
3. Do wniosku należy dołączyć:
- 1) dokumenty określające status prawny przewoźnika lotniczego oraz strukturę kapitałową i rzeczywistą kontrolę przedsiębiorstwa przewoźnika,
 - 2) dokument stwierdzający upoważnienie, a w przypadku gdy wymaga tego umowa międzynarodowa, również wyznaczenie przez właściwy organ obcego państwa do wykonywania przewozów objętych wnioskiem,
 - 3) certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez właściwy organ obcego państwa,
 - 4) polisę ubezpieczeniową lub certyfikat ubezpieczeniowy, stwierdzający ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów i poczty oraz w stosunku do osób trzecich.

Art. 211.

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,
 - a) przewóz nie może być w podobnych warunkach wykonany w lotach regularnych między tymi samymi portami lotniczymi lub regionami,
 - b) przy przewozach czarterowych lub grupowych rozpoczynających się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zasady ich organizacji są zgodne z przepisami polskimi.
2. Prezes Urzędu może odmówić zezwolenia na wykonywanie regularnego 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. 209 ust. 4 oraz art. 210.
3. W zezwoleniu określa się jego warunki, ograniczenia oraz termin jego ważności.

4. Zezwolenie może zostać przez Prezesa cofnięte lub ograniczone w razie stwierdzenia, że przewoźnik nie stosuje się do przepisów obowiązujących w zakresie przewozu lotniczego lub w inny sposób narusza warunki lub ograniczenia ustalone w zezwoleniu.
5. Wydanie, odmowa wydania, cofnięcie lub ograniczenie zezwolenia następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 212.

1. Jeżeli zezwolenie, o którym mowa w art. 209 ust. 1, nie określa prawa obcego przewoźnika do utrzymywania własnego personelu do obsługi technicznej, eksploatacyjnej i handlowej przewozów, uprawnienia takie mogą być przyznawane przewoźnikowi w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu, przy uwzględnieniu zasady wzajemności.
2. Na wniosek obcego przewoźnika lotniczego, Prezes Urzędu może udzielić mu zezwolenia na prowadzenie sprzedaży własnych 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. Do zezwoleń, o których mowa w ust. 2, w zakresie nie uregulowanym niniejszą ustawą, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy, o której mowa w art. 182.

Art. 213.

1. Na wniosek wojewody i właściwej terytorialnie jednostki samorządu terytorialnego Prezes Urzędu może wprowadzić obowiązek zachowania przez przewoźnika przy obsłudze danej trasy, o stosunkowo nieznacznym ruchu lecz ważnej dla miasta lub regionu, określonych wymagań dotyczących w szczególności ciągłości i regularności przewozów, zdolności przewozowej i poziomu opłat za przewozy, ogłaszając ten fakt w dzienniku urzędowym Urzędu.
2. Jeżeli żaden z upoważnionych albo wyznaczonych przewoźników lotniczych nie podejmie się obsługi danej trasy stosownie do wymagań, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu może ogłosić konkurs otwarty dla polskich przewoźników, a gdy przewidują to umowy międzynarodowe - także dla obcych przewoźników, w celu wybrania przewoźnika lub występujących wspólnie przewoźników, gotowych do przyjęcia obowiązku użyteczności publicznej.
3. Podstawą oceny ofert składanych w konkursie będzie forma lub wysokość rekompensaty lub innych świadczeń, o jakie wnioskują przewoźnicy w zamian za przyjęcie obowiązku użyteczności publicznej.
4. Przewoźnikowi lub przewoźnikom obsługującym trasę objętą obowiązkiem użyteczności publicznej można zapewnić na czas oznaczony wyłączność obsługi tej trasy.

Art. 214.

1. Taryfy przewozu lotniczego, określające wysokość opłat za przewóz lotniczy pasażerów, bagażu i towarów oraz związane z nim usługi, jak również warunki stosowania tych opłat, są ustalane przez przewoźników lotniczych według zasad rynkowych oraz podawane do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty.
2. Taryfy, które mają być stosowane w przewozach lotniczych wykonywanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w przewozach międzynarodowych, rozpoczynających się i kończących na tym terytorium, powinny być zgłaszane Prezesowi Urzędu na trzydzieści dni przed ich wprowadzeniem w życie, z wyjątkiem przypadków, w których Prezes Urzędu zwolnił przewoźników z tego obowiązku lub skrócił termin do ich przedstawienia.
3. Prezes Urzędu może w drodze decyzji administracyjnej zdecydować o:
 - 1) wycofaniu taryfy, która jest zbyt wysoka w stosunku do długoterminowych, całkowitych kosztów przewoźnika łącznie z zadowalającym zyskiem, biorąc pod uwagę całkowitą strukturę taryf na danej trasie oraz inne istotne czynniki w tym konkurencję na rynku,
 - 2) zatrzymaniu dalszego obniżania taryf na rynku, jeżeli obniżanie taryf ma stałą tendencję i odbiega w istotny sposób od normalnych sezonowych zmian ich poziomu oraz powoduje duże straty w przewozach wszystkich przewoźników lotniczych wykonujących przewozy na danej trasie lub grupie tras, biorąc pod uwagę długoterminowe, całkowite koszty tych przewozów.
4. W celu zbadania prawidłowości taryfy lotniczej, Prezes Urzędu może żądać od przewoźnika, w ustalonym terminie, przedłożenia wyczerpujących informacji umożliwiających prawidłową ocenę danej taryfy, w szczególności kosztów stanowiących podstawę ustalenia jej poziomu.
5. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie dostarcza wymaganych informacji w określonym terminie lub dostarcza je w sposób niekompletny, Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej może zażądać wycofania danej taryfy ze sprzedaży i z systemów rezerwacyjnych.
6. Jeżeli umowy międzynarodowe regulują zasady określania taryf przewozu lotniczego Prezes Urzędu może podejmować działania i decyzje administracyjne wobec taryf przewoźników lotniczych na zasadach określonych w tych umowach.

Art. 215.

1. 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) pasażer lub nadawca nie przestrzega obowiązujących przepisów.
2. Przewoźnik lotniczy odmawia wykonania przewozu pasażera, towaru lub bagażu, jeżeli:

- 1) przewoźnik lotniczy nie dysponuje środkami niezbędnymi do wykonania danego przewozu lub przewóz mógłby być wykonany w ramach regularnej obsługi linii lotniczych,
- 2) przewóz wykracza poza zakres bieżącej działalności przewoźnika lotniczego.

Art. 216.

1. Jeżeli z powodu ograniczonej liczby miejsc na statku powietrznym wykonującym lot regularny przewoźnik lotniczy nie może zapewnić zabrania wszystkich pasażerów, którzy posiadają ważne bilety i potwierdzone rezerwacje miejsc na ten lot oraz zgłosili się do odprawy przed odlotem w wymaganym terminie:
 - 1) pierwszeństwo przyjęcia pasażerów do przewozu określa przewoźnik według ustalonych zasad, uwzględniając przy tym pierwszeństwo osób wymagających szczególnego traktowania, jak osoby niepełnosprawne i dzieci podróżujące bez opiekuna, a także możliwość dobrowolnej rezygnacji niektórych pasażerów z podróży w danym locie,
 - 2) pasażer nie zabrany do przewozu ma prawo żądać od przewoźnika:
 - a) zwrotu opłaty za niewykonany przewóz albo zapewnienia przewozu w najbliższym dostępnym locie albo przewozu inną trasą w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera,
 - b) rekompensaty finansowej zależnej od długości trasy nieodbytej podróży i od przewidywanego opóźnienia przybycia do miejsca przeznaczenia,
 - c) uzyskania bezpłatnych świadczeń, jak połączenia telefoniczne, telex lub fax, w zakresie i na warunkach ustalonych w regulaminie określającym warunki przewozu.
2. Przewoźnik może zastrzec, że nie jest obowiązany do świadczeń przewidzianych w ust. 1 w stosunku do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub ze zniżkami, które nie są publicznie dostępne.
3. Szczegółowe zasady dotyczące postępowania w przypadkach określonych w ust. 1, a w szczególności pierwszeństwa przyjmowania pasażerów, zwrotu opłaty za niewykonany przewóz, wysokości i sposobu wypłaty rekompensaty oraz świadczeń na rzecz pasażerów nie zabranych do przewozu, powinny być określone w regulaminie, o którym mowa w art. 221 ust. 3, albo w odrębnych przepisach przewoźnika wydanych i udostępnionych pasażerom. Informację o uprawnieniach przysługujących pasażerom w przypadku nie zabrania na pokład, powinien otrzymać każdy nie zabrany do przewozu pasażer.
4. Przepisy ust. 1 nie pozbawiają prawa dochodzenia przez osoby poszkodowane dodatkowych roszczeń z tytułu odpowiedzialności przewoźnika, określonej zgodnie z art. 224.

Art. 217.

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

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

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

Art. 218.

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

- 1) szczegółowe zasady wykonywania międzynarodowych przewozów, w tym warunki wydawania zezwoleń obcym przewoźnikom lotniczym na wykonywanie międzynarodowych lotów handlowych,
- 2) zakazy i ograniczenia oraz specjalne warunki przewozu lotniczego przedmiotów i materiałów niebezpiecznych i innych, wymagających szczególnego traktowania, w szczególności takich jak zwłoki ludzkie, zwierzęta, leki, środki chemiczne,
- 3) szczegółowe zasady działania i warunki stosowania komputerowych systemów rezerwacyjnych używanych przez przewoźników lotniczych,
- 4) szczegółowe wymagania dotyczące obowiązkowych świadczeń przewoźnika lotniczego w razie nie zabrania na pokład statku powietrznego pasażera posiadającego ważny bilet i potwierdzoną rezerwację na dany lot,
- 5) zasady organizowania przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów grupowych w szczególności czarterowych;
- 6) wymagania dotyczące umów o przewóz lotniczy pasażerów, bagażu i towarów, w tym określające ogólne warunki tych umów i regulaminów, o których mowa w art. 221 ust. 2, mające w szczególności na względzie zastosowanie przepisów o ochronie konsumentów.

Art. 219.

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

3. Dozwolone są również umowy, decyzje i inne praktyki przewoźników lotniczych, które przyczyniają się do podniesienia poziomu świadczonych usług lub do postępu technicznego lub gospodarczego, jeżeli są uzasadnione warunkami rynku przewozów lotniczych, a równocześnie:
 - 1) nie nakładają na zainteresowanych przedsiębiorców ograniczeń, które nie są niezbędne do osiągnięcia tych celów,
 - 2) nie stwarzają tym przedsiębiorcom możliwości wyeliminowania konkurencji w zakresie znacznej części odnośnych usług i produktów, oraz
 - 3) zapewniają konsumentom słuszny udział w korzyściach wynikających z tych umów, decyzji i innych praktyk.
4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje umów, decyzji i praktyk przewoźników lotniczych, dozwolonych zgodnie z ust. 3, oraz warunki ich dopuszczalności.

Art. 220.

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 właściwego stowarzyszenia, organizacje oraz organy międzynarodowe.

Art. 221.

1. Do umowy przewozu lotniczego, w tym czarteru lotniczego oraz do innych stosunków cywilnoprawnych związanych z przewozem lotniczym, nieuregulowanych przepisami niniejszej ustawy i umowami międzynarodowymi stosuje się przepisy prawa cywilnego.
2. Przewoźnik lotniczy może wydać regulamin określający typowe warunki przewozu lotniczego pasażerów i bagażu oraz towarów, z zachowaniem przepisów prawa cywilnego i niniejszej ustawy oraz postanowień umów międzynarodowych.
3. Polski przewoźnik lotniczy oraz obcy przewoźnik lotniczy wykonujący przewozy lotnicze rozpoczynające się lub kończące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązany jest przedstawić regulamin, o którym mowa w ust. 2, do wiadomości Prezesa Urzędu, który może w drodze decyzji administracyjnej nakazać dostosowanie regulaminu do wymagań obowiązującego prawa. W zakresie sprzecznym z tym prawem regulamin nie obowiązuje kontrahentów przewoźnika lotniczego.

4. Minister właściwy do spraw transportu może, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz organizacji przewoźników i przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, wprowadzić do stosowania, w drodze rozporządzenia, postanowienia umów międzynarodowych w odniesieniu do przewozów lotniczych międzynarodowych, nie podlegających tym umowom, a rozpoczynających się lub kończących na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz do przewozów lotniczych krajowych.

Dział XI

Odpowiedzialność cywilna

Rozdział 1

Odpowiedzialność za szkody spowodowane przez ruch statków powietrznych

Art. 222.

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. 223.
2. Obowiązek naprawienia szkody nie powstaje, jeżeli szkoda wynika z samego faktu przelotu statku powietrznego odbywającego się zgodnie z obowiązującymi przepisami.
3. Do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody powstałe przy przewozie lotniczym stosuje się przepisy rozdziału 2.

Art. 223.

1. Odpowiedzialność za szkody, o których mowa w art. 222, ponosi osoba eksploatująca statek powietrzny.
2. Za osobę eksploatującą statek powietrzny uważa się osobę, która go używała w czasie spowodowania szkody.
3. Osobę, która przekazała prawo używania statku powietrznego innej osobie, uważa się za eksploatującą statek powietrzny, jeżeli zachowała prawo decydowania w sprawach wykonywania lotu.
4. Za używającą statek powietrzny uważa się osobę, która używa go bądź sama, bądź przez osoby za nią działające, choćby przekroczyły udzielone im uprawnienia.
5. Osobę wpisaną do państwowego rejestru statków powietrznych jako użytkownika uważa się za osobę eksploatującą statek powietrzny i ponoszącą odpowiedzialność za szkodę, chyba że udowodni, że eksploatującą w danym czasie była inna osoba.
6. Odpowiedzialność za szkody ponosi również osoba, która bezprawnie używa statku powietrznego; solidarnie z nią odpowiedzialność ponoszą osoby określone w ust. 1-5, chyba że użycie statku powietrznego nastąpiło bez ich winy.
7. Solidarnie z osobami określonymi w ust. 1-6 odpowiadają osoby, z których winy szkoda powstała.

Rozdział 2

Odpowiedzialność za szkody związane z przewozem lotniczym

Art. 224.

1. Przewoźnik lotniczy odpowiada za szkody w przewozie pasażerów, bagażu i towarów na zasadach określonych w umowach międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską, stosownie do zakresu ich stosowania.
2. Postanowienia umów, o których mowa w ust. 1, stosuje się również do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody w przewozie międzynarodowym nie podlegającym tej umowie, a rozpoczynającym się lub kończącym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub z wykonywaniem lądowania handlowego na tym terytorium oraz w przewozie lotniczym krajowym.
3. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii organizacji przewoźników lotniczych i organizacji przedsiębiorstw ubezpieczeniowych:
 - 1) uznać jako obowiązujący system umożliwiający zapewnienie odszkodowań powyżej kwot należnych od przewoźnika lotniczego za odpowiednią dopłatą do opłaty przewozowej, pobieraną przez przewoźnika lotniczego na rzecz takiego systemu,
 - 2) wprowadzić obowiązek wypłaty zaliczek na poczet odszkodowań uprawnionym osobom na pokrycie ich pilnych potrzeb ekonomicznych.
4. Obcy przewoźnicy lotniczy wykonujący przewozy rozpoczynające się lub kończące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub obejmujące lądowanie handlowe na tym terytorium, jeżeli stosują inne systemy odszkodowań, niż określone w ust. 1 i 3, obowiązani są podawać do publicznej wiadomości zasady stosowane w tym zakresie zgodnie z ich typowymi warunkami umowy przewozu lotniczego.
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. 225.

1. Użytkownicy statków powietrznych, przewoźnicy i inne podmioty prowadzące działalność lotniczą są zobowiązani ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej odpowiednio za szkody wyrządzone w związku z ruchem statków powietrznych, przewozem lotniczym lub wykonywaniem działalności lotniczej.
2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii organizacji przewoźników 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. 226.

1. Kto:

- 1) wbrew art. 36 ust. 4 ustawy, będąc właścicielem lub użytkownikiem statku powietrznego nie przestrzega przepisów dotyczących polskiego rejestru statków powietrznych, a w szczególności odmawia złożenia Prezesowi Urzędu żądanych wyjaśnień w sprawach zarejestrowanego statku powietrznego,
- 2) wykonuje lot statkiem powietrznym nie mającym wymaganych znaków i napisów,
- 3) wbrew art. 72 ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 2 ustawy, będąc posiadaczem nieruchomości niestanowiącej lotniska dopuszcza do dokonywania na niej startów i lądowań statków powietrznych,
- 4) nie wykonuje zarządzeń i poleceń szefa lotniska, związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa lotów lub porządkiem na lotnisku, o których mowa w art. 88 ust. 3 pkt 3 ustawy,
- 5) zarządzając lotniskiem nie przestrzega przepisów dotyczących rejestru lotnisk,
- 6) wbrew zakazom lub ostrzeżeniom podanym do powszechnej wiadomości przy pomocy tablic lub w inny sposób przez zarządzającego lotniskiem albo szefa lotniska, narusza postanowienia nakazów i zakazów ustanowionych przez zarządzającego lub szefa lotniska,
- 7) wbrew ciążącemu na nim obowiązkowi, o którym mowa w art. 70 ustawy, nie powiadamia Prezesa Urzędu o zamiarze nabycia akcji (udziałów) w spółce zarządzającej lotniskiem w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie odpowiednio 25%, 33% lub 49% ogólnej liczby głosów,
- 8) wbrew art. 93 ust. 6 ustawy dokonuje budowy lub rozbudowy obiektu budowlanego, będącego źródłem żerowania ptaków, a także hoduje ptaki mogące stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego,
- 9) wbrew art. 119 ust. 2 ustawy nie wykonuje poleceń dowódcy statku powietrznego, związanych z porządkiem na pokładzie,

- 10) wbrew art. 167 ustawy, będąc użytkownikiem statku powietrznego lub działając za osobę prawną, będącą takim użytkownikiem, narusza obowiązki w zakresie bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych,
 - 11) wbrew art. 225 ust. 1 ustawy, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku - w szczególności, działając za osobę prawną - nie dokonuje ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w zakresie lotniczej działalności gospodarczej lub innego używania statków powietrznych,
 - 12) uczestnicząc w prowadzeniu komputerowego systemu rezerwacyjnego, nie zachowuje wymagań uczciwej konkurencji, przejrzystości i równości,
- podlega karze grzywny.
2. Tej samej karze podlega, kto, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w ust. 1.
 3. Podżeganie do popełnienia wykroczeń określonych w ust. 1, pomocnictwo oraz usiłowanie podlegają karze określonej w ust. 1.
 4. W przypadkach określonych w ust. 1-3 orzekanie następuje w trybie przepisów o postępowaniu w sprawach o wykroczenia.

Art. 227.

1. Kto:

- 1) wykonuje lot przy użyciu statku powietrznego nie posiadającego wymaganej zdatności do lotów lub niezgodnie z ograniczeniami określonymi w świadectwie zdatności do lotów,
- 2) wbrew art. 55 albo wymaganiom zawartym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 57 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. 90 albo wymaganiom zawartym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 91 ustawy, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, narusza przepisy o ratownictwie na lotniskach i ochronie przeciwpożarowej lotnisk,
- 4) wbrew art. 93 ust. 1-3 albo warunkom określonym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 98 pkt 4 i 5 ustawy, wznosi przeszkody lotnicze lub przeszkód takich nie zgłasza lub nie oznakowuje,
- 5) wbrew art. 101 ustawy, wykonuje lot lub inne czynności lotnicze, nie mając ważnej licencji lub równoważnego świadectwa kwalifikacji lub niezgodnie z ich treścią i warunkami,

- 6) wbrew art. 109 ust. 2 ustawy wykonuje loty lub inne czynności lotnicze mimo utraty wymaganej sprawności fizycznej lub psychicznej,
 - 7) wbrew art. 119 ust. 2 ustawy nie wykonuje poleceń dowódcy statku powietrznego, związanych z bezpieczeństwem lotu,
 - 8) wbrew art. 120 ust. 1 wnosi lub używa na pokładzie statku powietrznego broni palnej, broni gazowej lub materiałów wybuchowych,
 - 9) wbrew art. 127 ust. 2 nie wykonuje poleceń organów, o których mowa w tym artykule,
 - 10) wbrew art. 128 ust. 1 i 2 ustawy oraz rozporządzeniom wydanym na ich podstawie:
 - a) wykonuje lot próbny lub akrobacyjny nad osiedlem lub innym skupiskiem ludności,
 - b) dokonuje zrzutu ze statku powietrznego w czasie jego lotu,
 - 11) działając we własnym imieniu lub za osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nie posiadającą osobowości prawnej prowadzącą przedsiębiorstwo:
 - a) podejmuje lub prowadzi działalność gospodarczą w zakresie transportu lotniczego i innych usług lotniczych bez wymaganej koncesji, zezwolenia lub certyfikatu albo niezgodnie z ich warunkami i ograniczeniami,
 - b) uniemożliwia lub utrudnia wykonywanie przez członków Komisji lub osoby, o których mowa w art. 146 ust. 3, czynności, o których mowa w art. 146 ust. 1 i 2,- podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.
2. Tym samym karom podlega, kto, nie dopełniając ciężącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w ust. 1.

Art. 228.

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. 126 ustawy, zakazy lub ograniczenia lotów w polskiej przestrzeni powietrznej wprowadzone ze względu na konieczność wojskową lub bezpieczeństwo publiczne,
 - d) wbrew art. 151 pkt 4 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. 130 ust. 1 ustawy, używa obowiązujących w ruchu lotniczym znaków i sygnałów do celów nie związanych z tym ruchem albo w sposób mogący wprowadzić w błąd organy ruchu lotniczego lub załogi statków powietrznych,
 - 3) wbrew art. 130 ust. 2 ustawy, używa urządzeń radiowych na częstotliwościach przeznaczonych dla radiokomunikacji ruchomej lotniczej, nie będąc do tego specjalnie upoważnionym,
 - 4) uszkadza lub czyni niezdolnym do użycia lotnisko albo znajdujące się na lotnisku lub poza nim urządzenia, służące dla potrzeb ruchu lotniczego,
- podlega karze pozbawienia wolności do lat 5.
2. Tej samej karze podlega, kto, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w ust. 1.
 3. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze grzywny, karze ograniczenia wolności lub karze pozbawienia wolności do roku,

Dział XIII

Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe

Rozdział 1

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 229.

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

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

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

- 2) w art. 88 skreśla się ust. 1;
- 3) art. 92 skreśla się.

Art. 230.

W ustawie z dnia 23 października 1987 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze” (Dz.U. Nr 33, poz. 185) w art. 4:

- a) skreśla się ust. 2,
- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. PPL prowadzi na własny rachunek rozliczenia z tytułu swojej działalności.”.

Art. 231.

W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. Nr 9, poz. 31, z 1991 r. Nr 101, poz. 444 i Nr 116, poz. 502, z 1992 r. Nr 21, poz. 86 i Nr 94, poz. 467, z 1993 r. Nr 121, poz. 540, z 1994 r. Nr 123, poz. 600 i Nr 132, poz. 675, z 1995 r. Nr 147, poz. 715, z 1996 r. Nr 91, poz. 409 i Nr 149, poz. 704, z 1997 r. Nr 5, poz. 24, Nr 107, poz. 689, Nr 121, poz. 770, Nr 123, poz. 780 i Nr 143, poz. 959, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, Nr 146, poz. 954, Nr 150, poz. 983 i Nr 160, poz. 1058 oraz z 2000 r. Nr 88, poz. 983, Nr 95, poz. 1041 i Nr 122, poz. 1315) w art. 7 w ust. 1 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) budowle i zajęte pod nie grunty stanowiące część lotniczą lotniska oraz budowle lotniczych urządzeń naziemnych i zajęte pod nie grunty,”.

Art. 232.

W ustawie z dnia 16 października 1991 r. o ochronie przyrody (Dz.U. Nr 114, poz. 492, z 1992 r. Nr 54, poz. 254, z 1994 r. Nr 89, poz. 415, z 1995 r. Nr 147, poz. 713, z 1996 r. Nr 91, poz. 409, Nr 156, poz. 773, z 1997 r. Nr 14, poz. 72, Nr 43, poz. 272, Nr 54, poz. 349, Nr 88, poz. 554 i Nr 133, poz. 885, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 oraz z 2001 r. Nr 3, poz. 21) w art. 23a:

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

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

Art. 233.

W ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. Nr z 2000 r. Nr 46, poz. 543) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) 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”;
- 2) w art. 124 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Przepisy ust. 1-7 stosuje się odpowiednio do budowy i utrzymywania obiektów i urządzeń służących do kierowania, kontroli, nadzoru i zabezpieczania ruchu lotniczego oraz części lotniczej lotniska.”.

Art. 234.

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

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

- b) w ust. 3 wyrazy „organy nadzoru nad lotnictwem cywilnym” zastępuje się wyrazami „Polska Agencja Ruchu Lotniczego”.

Art. 235.

W ustawie z dnia 19 listopada 1999 r. – Prawo działalności gospodarczej (Dz.U. Nr 101, poz. 1178, z 2000 r. Nr 86, poz. 958 i Nr 114, poz. 1193 oraz z 2001 r. Nr 49, poz. 509 i Nr 67, poz. 679) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 14 w ust. 1 w pkt 5 skreśla się wyrazy „oraz wykonywania innych usług lotniczych”;
- 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 prawa lotniczego.”.

Rozdział 2

Przepisy przejściowe i dostosowujące

Art. 236.

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. 237.

1. Do postępowań administracyjnych w sprawach objętych przepisami niniejszej ustawy, wszczętych przed dniem jej wejścia w życie, stosuje się przepisy dotychczasowe.
2. Do wniosków o udzielenie koncesji lub wydanie zezwolenia złożonych po dniu 1 stycznia 2001 r. stosuje się przepisy art. 173-198.
3. Do czasu powołania Prezesa Urzędu udzielenie, odmowa udzielenia, zmiana, cofnięcie koncesji oraz wydanie, odmowa wydania i cofnięcie zezwolenia należy do ministra właściwego do spraw transportu, a certyfikacja należy do Głównego Inspektora Lotnictwa Cywilnego.
4. Do badań prowadzonych przez Główną Komisję Wypadków Lotniczych wszczętych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 238.

1. Udzielone koncesje i wydane zezwolenia na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres w nich określony, jednakże nie dłużej, niż do dnia 31 grudnia 2002 r.
2. Licencje i zaświadczenia wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednakże nie dłużej, niż do dnia 31 grudnia 2002 r.

3. W terminie, o którym mowa w ust. 1, zezwolenia wydane i koncesje udzielone na czas nieokreślony podlegają dostosowaniu w drodze zmiany zezwolenia lub koncesji, do przepisów niniejszej ustawy na wniosek zainteresowanego podmiotu złożony nie później niż do dnia 30 czerwca 2002 r.
3. Niniejsza ustawa nie narusza wynikających z odrębnych przepisów uprawnień obecnych zarządzających lotniskami do zarządzania nimi.
5. Instrukcje eksploatacji lotnisk wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednakże nie dłużej, niż do dnia 31 grudnia 2001 r.

Art. 239.

W terminie sześciu miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy minister właściwy do spraw transportu dokona przeglądu umów międzynarodowych pod względem zgodności z obowiązującym prawem.

Art. 240.

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 Transportu i Gospodarki Morskiej realizujący zadania, które przechodzą do zakresu działania Prezesa Urzędu, stają się pracownikami Urzędu.
3. Z dniem ogłoszenia ustawy dyrektor generalny Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej jest obowiązany powiadomić pracowników o skutkach prawnych w zakresie ich stosunku pracy. Przepisy art. 23¹ § 4 i 5 Kodeksu pracy stosuje się odpowiednio.

Art. 241.

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

Art. 242.

1. Minister właściwy do spraw transportu wyznaczy likwidatora, który sporządzi bilans zamknięcia Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego, sporządzi spis spraw, o których mowa w art. 241 ust. 2 oraz dokona w drodze protokołu zdawczo-odbiorczego przekazania Urzędowi składników majątkowych Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego.
2. Likwidator, o którym mowa w ust. 1, sporządzi spis spraw, o których mowa w art. 240 ust. 1 oraz w drodze protokołu zdawczo-odbiorczego dokona przekazania Urzędowi

składników majątkowych Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej służących dotychczas do realizacji zadań objętych zakresem działania Urzędu.

Art. 243.

1. Finansowanie Urzędu do końca roku kalendarzowego, w którym przypada jego utworzenie, odbywa się z dochodów własnych, środków finansowych przeznaczonych na funkcjonowanie Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego oraz z części budżetowej Ministra właściwego do spraw transportu przeznaczonej na zadania realizowane dotychczas w tym zakresie przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, a które przeszły do zakresu działania Urzędu.
2. Do czasu utworzenia Polskiej Agencji Ruchu Lotniczego minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wielkość środków finansowych przekazywanych przez przedsiębiorstwo państwowe „Porty Lotnicze” Urzędowi Lotnictwa Cywilnego na wyodrębniony rachunek środków specjalnych, o którym mowa w art. 26 ust. 1, kierując się potrzebami wynikającymi z zadań Urzędu określonych w niniejszej ustawie, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego i realizacji zobowiązań międzynarodowych.
3. Minister właściwy do spraw finansów publicznych dokona, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przeniesienia wydatków na rok 2001 między działami, rozdziałami i paragrafami klasyfikacji budżetowej w ramach części 39 - Transport.

Art. 244.

1. Minister właściwy do spraw transportu dokona, w drodze zarządzenia, wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze” składników majątkowych służących do wykonywania zadań przez Agencję Ruchu Lotniczego i przekaze je Polskiej Agencji Ruchu Lotniczego.
2. Do wydzielenia, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 25 września 1981 r. o przedsiębiorstwach państwowych (Dz.U. Nr 18, poz. 80, Nr 75 poz. 329, Nr 101 poz. 444, Nr 107 poz. 464, z 1993 r. Nr 18 poz. 82, Nr 60 poz. 280, z 1994 r. Nr 1 poz. 3, Nr 80 poz. 368, Nr 113 poz. 547, z 1995 r. Nr 1 poz. 2, Nr 95 poz. 474, Nr 154 poz. 791, z 1996 r. Nr 90 poz. 405, Nr 106 poz. 496, Nr 118 poz. 561, Nr 156 poz. 775, z 1997 r. Nr 43 poz. 272, Nr 106 poz. 675, Nr 121 poz. 769, Nr 121 poz. 770, Nr 123 poz. 777, z 2000 r. Nr 26, poz. 306, Nr 84, poz. 948 oraz z 2001 r. Nr 3, poz. 18) o podziale przedsiębiorstw.
3. Pracownicy przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze” - Agencji Ruchu Lotniczego stają się pracownikami Polskiej Agencji Ruchu Lotniczego. Przepis art. 23¹ § 4 i 5 Kodeksu pracy stosuje się odpowiednio.
4. Polska Agencja Ruchu Lotniczego przejmie z przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze” składniki majątkowe, o których mowa w ust. 1, a także zobowiązania i wierzytelności pozostające w związku z przejętymi składnikami majątkowymi.

Art. 245.

Do czasu utworzenia Polskiej Agencji Ruchu Lotniczego, zadania związane z wykonywaniem czynności państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, w zakresie określonym przepisami ustawy, a także pobieranie opłat za usługi, o których mowa w art. 137, wykonuje

wyodrębniona jednostka organizacyjna państwowego przedsiębiorstwa „Porty Lotnicze” - Agencja Ruchu Lotniczego.

Rozdział 3

Przepisy końcowe

Art. 246.

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. 247.

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

- 1) art. 169-198, 212 ust. 2-4, art. 235, 237, 238, 240 ust. 3 i art. 242, które wchodzi w życie z dniem ogłoszenia ustawy,
- 2) art. 87 ust. 3, art. 201 ust. 4, które wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy,
- 3) art. 190 ust. 2, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2003 r.,
- 4) art. 132-139, 230, 234 lit. b), art. 244, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2004 r.

Tłoczono z polecenia Marszałka Senatu
