



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IV kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM 10-47-05

**Druk nr 3995**  
Warszawa, 28 kwietnia 2005 r.

Pan  
Włodzimierz Cimoszewicz  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy - Prawo lotnicze** wraz  
z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z szacunkiem

(-) Marek Belka

**U S T A W A**

**z dnia**

**o zmianie ustawy – Prawo lotnicze<sup>1)</sup>**

Art. 1. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 210, poz. 2036 oraz z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808 i Nr 273, poz. 2703) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2:

a) pkt 12 uchyla się,

b) po pkt 16 dodaje się pkt 16a i 16 b w brzmieniu:

„16a) usługami lotniczymi (*aerial works*) jest wykonywanie przy użyciu statku powietrznego specjalistycznych zadań, w szczególności takich jak: zabiegi agrolotnicze, prace budowlane, fotogrametria, nadzorowanie, obserwowanie i patrolowanie, poszukiwanie i ratownictwo, oraz holowanie, niebędących przewozem lotniczym,

16b) lotnictwem ogólnym (*general aviation*) jest użytkowanie statku powietrznego dla innych celów niż przewóz lotniczy i usługi lotnicze;”;

2) art. 17 otrzymuje brzmienie:

„Art. 17. 1. Przy ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, prowadząca badania wypadków i incydentów lotniczych, zwana dalej „Komisją”. Komisja

może wykonywać swoje zadania przez przedstawicielstwa terenowe.

2. Komisja wykonuje swoje zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu.
3. W skład Komisji wchodzi co najmniej 17 członków, w tym przewodniczący, dwóch zastępców i sekretarz.
4. Członka Komisji powołuje minister właściwy do spraw transportu. Przed powołaniem minister może zasięgnąć opinii Komisji o kandydacie.
5. Z dniem powołania z członkiem Komisji zawiera się umowę o pracę na czas nieokreślony.
6. Członkiem Komisji może zostać osoba, która:
  - 1) jest obywatelem polskim i korzysta z pełni praw publicznych,
  - 2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych,
  - 3) nie była karana za przestępstwo popełnione umyślnie,
  - 4) spełnia wymagania w zakresie wykształcenia.
7. W skład Komisji mogą wchodzić:
  - 1) specjaliści z zakresu prawa lotniczego,
  - 2) specjaliści z zakresu szkolenia lotniczego,
  - 3) specjaliści z zakresu ruchu lotniczego,
  - 4) specjaliści z zakresu eksploatacji lotniczej,
  - 5) inżynierowie – konstruktorzy lotniczy,
  - 6) lekarze specjaliści z zakresu medycyny lotniczej lub medycyny transportu.
8. Za specjalistów z danego zakresu uważa się osoby posiadające odpowiednie wykształcenie wyższe oraz

udokumentowaną minimum pięcioletnią praktykę w danej dziedzinie, a w przypadku lekarzy udokumentowaną specjalizację.

9. Przewodniczącego Komisji na okres 5 lat wyznacza minister właściwy do spraw transportu spośród członków Komisji. Pozbawienie funkcji może nastąpić na wniosek Komisji uchwalony bezwzględną większością głosów.
10. Zastępców przewodniczącego i sekretarza wyznacza minister właściwy do spraw transportu, na wniosek przewodniczącego Komisji. Pozbawienie funkcji może nastąpić w tym samym trybie.
11. Umowę o pracę z członkiem Komisji można wypowiedzieć w przypadku:
  - 1) utraty polskiego obywatelstwa,
  - 2) utraty pełni praw publicznych,
  - 3) utraty lub ograniczenia zdolności do czynności prawnych,
  - 4) niewykonywania obowiązków przez ponad 6 miesięcy,
  - 5) na wniosek Komisji podjęty w drodze uchwały bezwzględną większością głosów, w obecności co najmniej 4/5 składu Komisji. Podstawą podjęcia uchwały nie może być opinia merytoryczna dotycząca badania zdarzeń lotniczych prezentowana przez członka, którego wniosek dotyczy.
12. Wypowiedzenie umowy o pracę jest równoznaczne z utratą uprawnień członka Komisji. W tym okresie pracownikowi można wyznaczyć inne zadania, odpowiadające jego kwalifikacjom lub zwolnić go

z obowiązku świadczenia pracy z zachowaniem dotychczasowego wynagrodzenia.

13. Stosunek pracy członka Komisji wygasa w momencie prawomocnego skazania za przestępstwo popełnione z winy umyślnej.
14. Członkowie Komisji podejmując uchwałę, kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie są związani poleceniem co do treści podejmowanych uchwał.
15. Członek Komisji nie może występować w roli biegłego sądowego w zakresie spraw prowadzonych przez Komisję.
16. W pracach Komisji uczestniczą osoby obsługi a także w miarę potrzeb eksperci. Ekspertów, po akceptacji Komisji, wpisuje się na listę ekspertów prowadzoną przez przewodniczącego Komisji.”;

3) po art. 17 dodaje się art. 17a i art. 17b w brzmieniu:

- „Art. 17a. 1. Do czasu pracy członka Komisji stosuje się przepisy Kodeksu pracy, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.
2. Okres rozliczeniowy czasu pracy członków Komisji nie przekracza 6 miesięcy.
  3. Rozkład czasu pracy jest ustalany z tygodniowym wyprzedzeniem, a w razie zaistnienia zdarzenia lotniczego – na bieżąco.
  4. W razie zaistnienia zdarzenia lotniczego dobowy wymiar czasu pracy członka Komisji może być wydłużony do 16 godzin.

5. Okres odpoczynku po wydłużeniu czasu pracy, o którym mowa w ust. 4, nie może być krótszy niż 8 godzin. Pozostałego czasu odpoczynku, stanowiącego różnicę między liczbą przepracowanych godzin a liczbą udzielonego odpoczynku, udziela się członkowi Komisji w okresie 7 dni od zakończenia pracy w przedłużonym dobowym wymiarze.
6. W razie zaistnienia zdarzenia lotniczego, odpoczynek, o którym mowa w art. 133 Kodeksu pracy, może być udzielony w ciągu 14 dni od dnia, w którym ten odpoczynek był przewidziany.
7. W momencie powiadomienia o konieczności przystąpienia do czynności badawczych członek Komisji, jest zobowiązany, o ile to możliwe, do niezwłocznego podjęcia tych czynności.
8. Czas dojazdu na miejsce zdarzenia, a także czas powrotu z tego miejsca do siedziby Komisji lub miejsca wyjazdu, wlicza się do czasu pracy.
9. Członek Komisji pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do podjęcia czynności badawczych (dyżur), w wymiarze nieprzekraczającym 200 godzin na miesiąc. Za czas dyżuru pełnionego w domu przysługuje wynagrodzenie w wysokości wynikającej z ilości godzin pozostawiania na dyżurze pomnożonej przez 30% stawki godzinowej wynikającej z wynagrodzenia zasadniczego członka Komisji.
10. Do członków Komisji nie stosuje się przepisu art. 151<sup>5</sup> § 2 zdanie drugie Kodeksu pracy.

Art. 17b. Do członków Komisji stosuje się odpowiednio przepisy art. 21-24, 26, 28 i 42<sup>1</sup> ustawy z dnia 16 września 1982 r. o

pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 86, poz. 953, z późn. zm.<sup>2)</sup>).”;

4) art. 18 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

5) po art. 18 dodaje się art. 18a w brzmieniu:

„Art. 18a. 1. Ekspertom, za udział w pracach Komisji oraz sporządzenie opinii lub ekspertyzy, przysługuje wynagrodzenie ustalane w umowie cywilnoprawnej.

2. Wysokość kwoty wynagrodzenia ekspertów Komisji uzależnia się w szczególności od charakteru problemu będącego przedmiotem badania i jego złożoności.

3. Wynagrodzenie, o którym mowa w ust. 2, obejmuje należność za czynności przygotowawcze i badawcze oraz inne faktycznie poniesione koszty.”;

6) w art. 21:

a) w ust. 2 pkt 15 otrzymuje brzmienie:

„15) podejmowanie działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, w tym w szczególności:

- a) gromadzenie, ocena, przetwarzanie i przechowywanie w komputerowej bazie danych, zwanej dalej „bazą danych”, oraz ochrona i rozpowszechnianie informacji o zdarzeniach lotniczych,
- b) badanie i ocena stanu bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym,
- c) wydawanie zaleceń profilaktycznych,
- d) wymiana danych oraz udostępnianie właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej i Komisji Europejskiej, na podstawie zgłaszanych zdarzeń, z zachowaniem zasady poufności, informacji dotyczących bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym.”;

b) w ust. 2a:

- uchyla się pkt 2,
- w pkt 16 na końcu zdania kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 17-22 w brzmieniu:

„17) nr 261/2004/WE z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.Urz. UE L 46 z 17.02.2004),

18) nr 549/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.Urz. UE L 96 z 31.03.2004),



- 19) nr 550/2004 WE z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.Urz. UE L 96 z 31.03.2004),
- 20) nr 785/2004/WE z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz.Urz. UE L 138 z 30.04.2004),
- 21) nr 847/2004/EWG z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi (Dz. Urz. UE L 157 z 30.04.2004),
- 22) nr 1138/2004/WE z dnia 21 czerwca 2004 r. ustanawiającym wspólną definicję części krytycznych stref zastrzeżonych w portach lotniczych (Dz.Urz. WE L 221 z 21.06.2004).”;

7) w art. 67:

a) w ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) komitety z udziałem przedstawicieli: zarządzających lotniskami, organów służb ruchu lotniczego, użytkowników lotnisk lub reprezentujących ich organizacji oraz podmiotów świadczących obsługę naziemną, w tym komitet koordynacyjny, o którym mowa w rozporządzeniu nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty<sup>3)</sup>,”

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wprowadzenie oraz zniesienie w porcie lotniczym koordynacji lub organizacji rozkładów lotów, o której

mowa w rozporządzeniu nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.”,

c) po ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu:

„4a. Prezes Urzędu znosi koordynację lub organizację rozkładów lotów w porcie lotniczym, jeżeli ustały okoliczności uzasadniające jej wprowadzenie, określone w rozporządzeniu nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty.

4b. Przed wprowadzeniem w porcie lotniczym koordynacji lub organizacji rozkładów lotów, Prezes Urzędu może zażądać od zarządzającego lotniskiem przedstawienia niezbędnych danych, a w szczególności:

- 1) analizy przepustowości portu lotniczego,
- 2) danych dotyczących wielkości przewozów pasażerskich i towarowych,
- 3) danych dotyczących ilości czasów operacji wykorzystywanych przez przewoźników

– za okres dwóch poprzednich sezonów rozkładowych i planowanych na nadchodzące sezony, w podziale na przewoźników lotniczych operujących do i z danego portu lotniczego.”;

8) w art. 67a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Art. 67a. 1. W porcie lotniczym, w którym wprowadzono koordynację lub organizację rozkładów lotów,

Prezes Urzędu powołuje radę koordynacyjną, składającą się z przedstawicieli:

- 1) przewoźników lotniczych, posiadających koncesję wydaną przez Prezesa Urzędu, o największej ilości przewiezionych pasażerów lub towarów w poprzednich dwóch sezonach rozkładowych,
- 2) zarządzającego lotniskiem – z zastrzeżeniem ust. 3.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Do zadań rady, o której mowa w ust. 1, należy:

- 1) po przeprowadzaniu konsultacji, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, przedstawianie Prezesowi Urzędu kandydatur osób, spośród których Prezes Urzędu wyznaczy koordynatora lub organizatora rozkładów lotów,
- 2) uchwalanie budżetu organizatora rozkładów lotów lub koordynatora.”;

9) w art. 67b ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

2. Koordynator powinien spełniać następujące warunki:
  - 1) posiadać wykształcenie wyższe i wiedzę lub doświadczenie w zakresie planowania rozkładów lotów lub siatki połączeń,
  - 2) posiadać biegłą znajomość języka polskiego i angielskiego,
  - 3) nie być skazanym prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne karne skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bezpieczeństwu powszechnemu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi, prawom osób wykonujących pracę zarobkową oraz wiarygodności dokumentów (wymóg dobrej reputacji),
  - 4) nie mieć powiązań gospodarczych oraz nie pozostawać w stosunku zależności lub dominacji wobec jakiegokolwiek zarządzającego lotniskiem lub przewoźnika lotniczego,
  - 5) swoją dotychczasową działalnością dawać rękojmię należytego sprawowania funkcji.
3. Jeżeli koordynatorem jest osoba prawna, warunki, o których mowa w ust. 2, stosuje się odpowiednio do osób działających w jej imieniu w zakresie koordynacji rozkładów lotów oraz osób faktycznie pełniących działalność koordynacyjną.
4. Nadzór nad działalnością koordynatora sprawuje Prezes Urzędu.”;

10) art. 67c otrzymuje brzmienie:

- „Art. 67c. 1. Zadania koordynatora określa rozporządzenie nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty.
2. Koordynator działa na własny rachunek i nie jest przedsiębiorcą w rozumieniu przepisów o swobodzie działalności gospodarczej.
  3. Do koordynatora stosuje się przepisy dotyczące osoby prowadzącej pozarolniczą działalność gospodarczą w rozumieniu przepisów: ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 14, poz. 176, z późn. zm.<sup>4)</sup>), ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. Nr 137, poz. 887, z późn. zm.<sup>5)</sup>), ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 39, poz. 353, z późn. zm.<sup>6)</sup>) oraz ustawy z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. Nr 210, poz. 2135).
  4. Koszty koordynacji w porcie lotniczym, w szczególności koszty: bieżącej działalności koordynatora, zapewnienia niezbędnych urządzeń i pomieszczeń, utrzymywania uprawnień, wynagrodzeń koordynatora oraz osób zatrudnionych w jego biurze, pokrywane są z budżetu koordynatora.
  5. Wpłaty do budżetu koordynatora dokonywane są przez przewoźników lotniczych oraz zarządzających lotniskami, o których mowa w art. 67a ust. 1,

zgodnie z przepisami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 67e.”;

11) po art. 67c dodaje się art. 67d i art. 67e w brzmieniu:

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

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

3. Do organizatora rozkładów lotów stosuje się odpowiednio przepisy art. 67b ust. 2-4 i art. 67c ust. 2-5.

Art. 67e. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad przejrzystości, obiektywizmu i niedyskryminacji oraz przepisów międzynarodowych:

1) szczegółowe zasady powoływania, organizację oraz sposób działania rady koordynacyjnej, w szczególności uchwalania budżetu organizatora rozkładów lotów oraz koordynatora,

2) szczegółowe zasady finansowania działalności koordynatora i organizatora rozkładów lotów, w szczególności dokonywania wpłat do budżetu koordynatora,

- 3) szczegółowy sposób postępowania w razie zniesienia organizacji i koordynacji rozkładów lotów.”;
- 12) w art. 71a uchyla się ust. 6;
- 13) w art. 71b dodaje się ust. 5 w brzmieniu:  
„5. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do ograniczeń wprowadzonych w wyniku drobnych zmian technicznych niestwających istotnych kosztów dla użytkowników statków powietrznych w żadnym z portów lotniczych państw członkowskich Unii Europejskiej.”;
- 14) w art.71e uchyla się pkt 2;
- 15) w dziale V w rozdziale 1, po art. 102, dodaje się wyrazy: „Rozdział 1a. Czas pracy i organizacja pracy członków załóg statków powietrznych.”;
- 16) art. 103 otrzymuje brzmienie:  
„Art. 103. 1. Do czasu pracy członka załogi statku powietrznego stosuje się przepisy Kodeksu pracy, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.  
2. Czas pracy członka załogi statku powietrznego (*duty period*) jest to czas liczony od momentu kiedy członek załogi statku powietrznego stawia się do pracy w wyznaczonym przez pracodawcę miejscu i terminie do momentu, kiedy jest on wolny od świadczenia wszelkiej pracy.  
3. Czas pełnienia czynności lotniczych (*flight duty period -FDP*) jest to każdy okres rozpoczynający się od momentu kiedy członek załogi statku powietrznego stawia się w wyznaczonym mu przez pracodawcę miejscu i terminie, w celu wykonania lotu lub ich serii, i kończący się z momentem zakończenia

ostatniego lotu, w którym uczestniczył jako członek załogi statku powietrznego.

4. Czas lotu (*block time*):

- 1) członka załogi samolotu – jest to czas liczony od momentu, kiedy samolot ruszy po raz pierwszy z miejsca postoju w celu wykonania lotu, aż do momentu jego całkowitego zatrzymania się po locie na wyznaczonym miejscu postoju i zatrzymania się wszystkich jego silników lub śmigieł,
- 2) członka załogi śmigłowca – jest to czas liczony od momentu uruchomienia jego wirnika nośnego aż do momentu jego całkowitego zatrzymania się.

5. Członkiem załogi lotniczej statku powietrznego (*flight crew member*) jest członek personelu lotniczego, który w czasie pełnienia czynności lotniczych wykonuje zadania mające zasadnicze znaczenie dla użytkowania tego statku.

6. Członkiem personelu pokładowego (*cabin crew member*) jest osoba niebędąca członkiem załogi lotniczej statku powietrznego, pełniąca podczas lotu statku powietrznego obowiązki związane z bezpieczeństwem pasażerów wyznaczone jej przez użytkownika lub dowódcę tego statku.

7. Członkiem załogi statku powietrznego (*crew member*) jest zarówno członek załogi lotniczej statku powietrznego, jak i członek personelu pokładowego.”;

17) po art. 103 dodaje się art. 103a-103i w brzmieniu:



- „Art. 103a. 1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy.
2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach okres rozliczeniowy, o którym mowa w ust. 1, może być przedłużony nie więcej jednak niż do 6 miesięcy.
  3. Czas pracy łącznie z godzinami nadliczbowymi nie może przekroczyć przeciętnie 48 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym i 2000 godzin w ciągu roku kalendarzowego.
  4. W szczególnie uzasadnionych przypadkach związanych z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lotów pracodawca może zaplanować pracę w godzinach nadliczbowych – w granicach wskazanych w ust. 3.
  5. Jeżeli dobowy wymiar czasu pracy wynosi co najmniej 6 godzin, członek załogi statku powietrznego korzysta z 15 minut przerwy, chyba że nie zezwala na to organizacja lotu.
  6. Pracodawca może stosować system równoważnego czasu pracy, w którym jest dopuszczalne przedłużenie dobowego wymiaru czasu pracy powyżej 8 godzin. Przedłużony dobowy wymiar czasu pracy jest równoważony dniami wolnymi lub krótszym dobowym wymiarem czasu pracy w niektórych dniach.

7. Pracodawca może stosować system czasu pracy z przerwami, podczas których pracownik jest wolny od świadczenia wszelkiej pracy. Czas przerw wlicza się do czasu pracy.
8. Systemy, o których mowa w ust. 6 i 7, mogą być stosowane równocześnie.
9. Dyżur lotniczy (*standby*) jest to okres czasu, kiedy członek załogi statku powietrznego nie wykonuje obowiązków i pozostaje w dyspozycji pracodawcy w celu wyznaczenia go do wykonania lotu, odbycia podróży służbowej lub innych zadań.
10. Czas dyżuru lotniczego pełnionego na terenie lotniska wlicza się do czasu pracy. Czas dyżuru lotniczego pełnionego poza terenem lotniska wlicza się do czasu pracy w wymiarze 30% czasu trwania tego dyżuru.
11. Rozkłady czasu pracy określające również czas wypoczynku i dyżurów lotniczych ustala się na okresy nie krótsze niż jeden miesiąc.
12. Czas wypoczynku (*rest period*) jest to nieprzerwany i planowy okres czasu, podczas którego pracownik jest wolny od wykonywania wszelkich obowiązków oraz pełnienia dyżuru lotniczego.
13. Dyżur lotniczy nie może naruszać prawa członka załogi statku powietrznego do odpoczynku.
14. Podróżą służbową (*positioning*) jest przemieszczaniem się członka załogi statku powietrznego z jednego miejsca na inne wyznaczone mu przez pracodawcę miejsce, bez pełnienia w tym czasie

czynności lotniczych. Czas podróży służbowej w całości wliczany jest do czasu pracy, z wyłączeniem czasu dojazdu.

15. Czas dojazdu (*travelling time*) jest to czas, który członek załogi statku powietrznego spędza w drodze z miejsca zamieszkania do wyznaczonego mu przez pracodawcę miejsca pracy i z powrotem albo pomiędzy miejscem wypoczynku wyznaczonym mu przez pracodawcę poza lotniskiem a miejscem rozpoczęcia pracy i z powrotem.
16. Podczas organizacji pracy uwzględnia się indywidualne możliwości oraz kompetencje pracownika.
17. Pracujący w nocy może pracować ponad 8 godzin na dobę zgodnie z systemem i rozkładem czasu pracy stosowanym u pracodawcy.
18. Pracodawca jest obowiązany zapewnić członkowi załogi statku powietrznego, po uprzednim powiadomieniu go, następujące dni wolne od pracy:
  - 1) co najmniej 7 dni w miejscu zamieszkania w każdym miesiącu kalendarzowym wliczając wszystkie udzielone dni wolne, w tym stanowiące wypoczynek tygodniowy,
  - 2) co najmniej 96 dni w miejscu zamieszkania w każdym roku kalendarzowym wliczając wszystkie udzielone dni wolne, w tym stanowiące wypoczynek tygodniowy.

Art. 103b. 1. Maksymalny, łączny czas lotu członka załogi statku powietrznego uczestniczącego w przewozie

lotniczym nie może w ciągu roku kalendarzowego przekroczyć 900 godzin i powinien być rozłożony, w miarę możliwości, równomiernie na cały rok.

2. Maksymalny czas pracy, czas lotu oraz czas pełnienia czynności lotniczych członka załogi statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1, nie może przekroczyć odpowiednio – w okresie rozliczeniowym:
  - 1) 190 godzin pracy – w każdych kolejnych 28 dniach, w tym 100 godzin czasu lotu,
  - 2) 60 godzin pracy – w ciągu kolejnych 7 dni,
  - 3) 13 godzin czynności lotniczych – w ciągu kolejnych 24 godzin.
3. W razie zastosowania systemu równoważnego czasu pracy, o którym mowa w art. 103a ust. 6, dopuszczalne jest przedłużenie dobowego wymiaru czasu pracy do 15 godzin.
4. Czas pełnienia przez członka załogi statku powietrznego czynności lotniczych, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, może być przedłużony pod warunkiem:
  - 1) zwiększenia składu wieloosobowej załogi statku powietrznego o dodatkowych członków załogi lotniczej i personelu pokładowego, ponad ich minimalną liczbę określoną w zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu instrukcji operacyjnej przewoźnika lub

- 2) zastosowania systemu czasu pracy z przerwą, z tym że w czasie jednego dobowego cyklu pracy może być tylko jedna przerwa, lub
  - 3) ograniczenia liczby startów i lądowań przypadających na jedną załogę lotniczą statku powietrznego w zależności od pory doby, w jakiej lot został rozpoczęty oraz liczby stref czasowych pokonywanych w danym locie, lub
  - 4) wydłużenia czasu odpoczynku załogi statku powietrznego pomiędzy kolejnymi lotami lub wykonywania lotów z dyżurów lotniczych pełnionych w miejscu zamieszkania lub w miejscu zakwaterowania.
5. Dowódca statku powietrznego, którego załoga jest powiększona o dodatkowych członków, może doraźnie podjąć decyzję o przedłużeniu czasu pełnienia czynności lotniczych ponad liczbę godzin określoną w ust. 2, ale nie więcej niż o 2 godziny, jeżeli przemawiają za tym szczególnie, wcześniej niemożliwe do przewidzenia okoliczności, w szczególności wynikające z opóźnień spowodowanych zakłóceniami w ruchu lotniczym, pod warunkiem że uzyska na to zgodę pracodawcy. Każdy taki przypadek podlega zgłoszeniu do Prezesa Urzędu.
6. W stosunku do członków załóg statków powietrznych, które wykonują jednoodcinkowy, nieprzerwany lądowaniem lot trwający dłużej niż 12 godzin, mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których dopuszczalne jest przedłużenie wymiaru

czasu pracy w tym locie do 18 godzin i przeciętnie 48 godzin w ciągu kolejnych 7 dni, pod warunkiem zapewnienia w każdym takim locie dwóch kompletnych załóg oraz warunków ich odpoczynku określonych w ust. 7 i 8 oraz wypoczynku po locie. Odpoczynek podczas lotu wlicza się do czasu pracy.

7. W przypadku zwiększenia wieloosobowego składu załogi lotniczej ponad minimalną liczbę wyznaczoną w instrukcji operacyjnej, przewoźnik zapewni dodatkowym członkom miejsca siedzące do odpoczynku poza kabiną załogi. Jeżeli czas lotu, o którym mowa w ust. 4 i 5, przekracza 12 godzin, przewoźnik zapewni dodatkowym członkom załogi lotniczej miejsca do leżenia odizolowane od kabiny pasażerskiej.
8. W przypadku zwiększenia liczby personelu pokładowego ponad minimalną liczbę wyznaczoną w instrukcji operacyjnej, przewoźnik zapewni miejsce siedzące do odpoczynku dla co najmniej połowy z tych osób. Jeżeli czas lotu, o którym mowa w ust. 4 i 5, przekracza 12 godzin, przewoźnik zapewni dla co najmniej połowy dodatkowych członków personelu pokładowego miejsca do leżenia, odizolowane od kabiny pasażerskiej.
9. Minimalny okres wypoczynku przed rozpoczęciem czynności lotniczych na lotnisku macierzystym nie może być krótszy niż poprzedzający go okres pracy i nie krótszy niż 12 godzin.
10. Minimalny okres wypoczynku przed rozpoczęciem czynności lotniczych na lotnisku innym niż

macierzyste nie może być krótszy niż poprzedzający go okres pracy i nie krótszy niż 10 godzin; wypoczynek ten powinien zapewnić możliwość 8 godzin snu.

11. W przypadku wykonywania lotów z przekraczaniem stref czasowych przysługuje dodatkowy wypoczynek, w wymiarze zależnym od liczby przekroczonych stref.
12. Członkowi załogi statku powietrznego przysługuje w każdym tygodniu prawo do co najmniej 36 godzin nieprzerwanego wypoczynku obejmującego dwie noce lokalne. Pomiedzy końcem jednego okresu wypoczynku tygodniowego, a rozpoczęciem następnego okresu wypoczynku tygodniowego nie może minąć więcej niż 168 godzin.
13. Noc lokalna (*local night*) oznacza cykl kolejnych 8 godzin pomiędzy godziną 22.00 a 08.00 czasu lokalnego, zaś dzień lokalny (*local day*) oznacza cykl kolejnych 24 godzin rozpoczynający się o godzinie 00.00 czasu lokalnego.
14. W wyjątkowych przypadkach przewoźnik może otrzymać zgodę Prezesa Urzędu na skrócenie okresu wypoczynku, przedstawiając udokumentowane jego doświadczeniem operacyjnym lub uzasadnione aktualnym poziomem wiedzy potwierdzenie, że skrócenie wypoczynku nie powoduje obniżenia poziomu bezpieczeństwa.
15. Do lotów wykonywanych z tego samego miejsca startu i lądowania statku powietrznego stosuje się przepisy art. 103c.

- Art. 103c. 1. Maksymalny, łączny czas lotu członka załogi statku powietrznego wykonującego usługi lotnicze, nie może w ciągu roku kalendarzowego przekroczyć 800 godzin i powinien być rozłożony, w miarę możliwości, równomiernie na cały rok.
2. Maksymalny czas pracy, pełnienia czynności lotniczych oraz czas lotu członka załogi statku powietrznego nie może przekroczyć odpowiednio w okresie rozliczeniowym:
    - 1) 190 godzin pracy – w każdych kolejnych 28 dniach, w tym 80 godzin czasu lotu,
    - 2) 60 godzin pracy – w ciągu kolejnych 7 dni,
    - 3) 10 godzin czynności lotniczych, w tym 8 godzin lotu – w ciągu kolejnych 24 godzin.
  3. Minimalny okres wypoczynku przed rozpoczęciem czynności lotniczych nie może być krótszy niż poprzedzający go okres pracy i nie krótszy niż 12 godzin.
  4. W razie zastosowania systemu równoważnego czasu pracy, o którym mowa w art. 103a ust. 6, dopuszczalne jest przedłużenie dobowego wymiaru czasu pracy do 12 godzin.
  5. Członkowi załogi statku powietrznego przysługuje w każdym tygodniu prawo do co najmniej 36 godzin nieprzerwanego wypoczynku. Pomędzy końcem jednego okresu wypoczynku tygodniowego, a rozpoczęciem następnego okresu wypoczynku tygodniowego nie może minąć więcej niż 168 godzin.



Art. 103d. 1. Pracodawca prowadzi dla członka załogi statku powietrznego ewidencję zawierającą następujące informacje dotyczące:

- 1) czasu pracy,
- 2) czasu rozpoczęcia, trwania i zakończenia wykonywania czynności lotniczych,
- 3) czasu lotu,
- 4) czasu wypoczynku i wykorzystanych dni wolnych.

2. Do ewidencji, o której mowa w ust. 1, dołącza się kopie meldunków o przekroczeniu czasu wykonywania czynności lotniczych i skróceniu czasu wypoczynku.

3. Przepisy ust. 1 i 2 nie naruszają przepisów Kodeksu pracy dotyczących prowadzenia ewidencji.

Art. 103e. Informacje dotyczące szczególnych rozkładów czasu pracy członków załóg statków powietrznych powinny być przedstawiane Prezesowi Urzędu na jego żądanie.

Art. 103f. Członek załogi statku powietrznego wstrzyma się, po uprzednim zawiadomieniu przełożonego, od podjęcia wykonywania obowiązków, jeżeli uzna, że odczuwa zmęczenie mogące negatywnie wpływać na bezpieczeństwo lotów.

Art. 103g. Dowódca statku powietrznego uczestniczącego w lotach ratujących życie lub zwalczania klęsk żywiołowych może doraźnie podjąć decyzję o przedłużeniu czasu pełnienia czynności lotniczych lub czasu lotu ponad limit dobowy, określony zgodnie z art. 103a lub odpowiednio art. 103b, ale nie więcej niż o

2 godziny w stosunku do czasu planowanego zgodnie z tymi przepisami. Każdy taki przypadek podlega niezwłocznie zgłoszeniu do Prezesa Urzędu.

Art. 103h. Członek załogi statku powietrznego wykonujący w tym samym okresie czasu loty na rzecz różnych użytkowników statków powietrznych, jest obowiązany prowadzić sumaryczny wykaz czasu wykonanych lotów, czasów pełnienia czynności lotniczych i czasów odpoczynku oraz przedstawiać je każdemu kolejnemu pracodawcy, bez wezwania, w celu uwzględnienia tych danych przy planowaniu jego czasu pracy w każdym z miejsc gdzie wykonuje loty.

Art. 103i. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw pracy, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady organizacji pracy i czasu pracy, w tym rozkładów czasu pracy i wypoczynku, oraz planowania, rozliczenia i ewidencjonowania czasu pracy członków załóg statków powietrznych, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych, w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa lotów.”;

18) w Dziale VI tytuł rozdziału 3 otrzymuje brzmienie:

„Zarządzanie bezpieczeństwem lotów oraz badanie wypadków i incydentów lotniczych”;

19) art. 134 i 135 otrzymują brzmienie:

„Art. 134. 1. W celu zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym Komisja, o której mowa w art. 17, prowadzi badania okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

2. Przez wypadek lotniczy rozumie się zdarzenie związane z operacją statku powietrznego, które zaistniało od chwili, gdy jakkolwiek osoba weszła na jego pokład z zamiarem wykonania lotu do momentu, gdy wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie opuściły ten statek powietrzny i podczas którego:
  - 1) jakkolwiek osoba doznała obrażeń ze skutkiem śmiertelnym lub poważnego obrażenia ciała w rezultacie:
    - a) znajdowania się na pokładzie danego statku powietrznego lub
    - b) bezpośredniego zetknięcia się z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które oddzieliły się od danego statku powietrznego, lub
    - c) bezpośredniego oddziaływania strumienia gazów albo powietrza wywołanego przez statek powietrzny

– z wyłączeniem tych przypadków, kiedy obrażenia ciała powstały z przyczyn naturalnych, bądź zadanych samemu sobie lub przez inne osoby albo kiedy obrażeń ciała doznały osoby odbywające lot bez pozwolenia albo ukrywające się w miejscach, do których zwykle zamknięty jest dostęp dla pasażerów i członków załogi,
  - 2) statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji, w rezultacie czego:

- a) naruszona została trwałość konstrukcji, pogorszeniu uległy techniczne lub lotne charakterystyki statku powietrznego oraz
  - b) wymagane jest przeprowadzenie poważnego remontu lub wymiana uszkodzonego elementu – z wyłączeniem przypadków przerwy w pracy silnika statku powietrznego albo jego uszkodzenia, jeśli uszkodzeniu uległ tylko silnik, jego osłony albo agregaty wspomagające albo gdy uszkodzone zostały łopaty śmigła, końcówki skrzydła, anteny, ogumienie kół, urządzenia hamowania, owiewki albo gdy pokrycie posiada niewielkie wgniecenia albo przebicia,
- 3) statek powietrzny zaginął lub znajduje się w miejscu, do którego dostęp jest niemożliwy.
3. Dla celów statystycznych obrażenia, w rezultacie których, w ciągu 30 dni od chwili zaistnienia wypadku nastąpiła śmierć uznaje się za obrażenia ciała ze skutkiem śmiertelnym.
4. Statek powietrzny uznaje się za zaginiony wówczas, gdy odwołano oficjalne poszukiwania i nie zostało ustalone miejsce znajdowania się jego szczątków.
5. Incydem lotniczym jest zdarzenie inne niż wypadek lotniczy, związane z operacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo tej operacji. Poważnym incydem lotniczym jest zdarzenie, którego okoliczności zaistnienia wskazują, że nieomal doszło do wypadku lotniczego.

- Art. 135. 1. Komisja po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu lotniczym, kwalifikuje je jako: wypadek lotniczy lub incydent lotniczy, w tym poważny incydent lotniczy.
2. Każdy wypadek lub poważny incydent lotniczy statku powietrznego objętego obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych jest przedmiotem badania przez Komisję. Inne incydenty lotnicze tych statków powietrznych są badane odpowiednio przez użytkownika statku powietrznego lub państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym lub zarządzającego lotniskiem, pod nadzorem Komisji, chyba że Przewodniczący Komisji zdecydował o podjęciu takiego badania przez Komisję.
3. Komisja bada wypadki i poważne incydenty:
- 1) cywilnych statków powietrznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej,
  - 2) cywilnych statków powietrznych polskich lub obcych, eksploatowanych przez użytkowników polskich poza granicami kraju, jeżeli przewidują to umowy lub przepisy międzynarodowe albo właściwy organ obcego państwa przekazał Komisji uprawnienie do przeprowadzenia badania, albo sam nie podjął badania wypadku.
4. Komisja może podjąć badanie wypadku lub incydentu lotniczego statku powietrznego nieobjętego obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych, o ile zaistniał on w

okolicznościach uzasadniających dokonanie takiego badania.

5. Komisja, przystępując do badania wypadku lub incydentu lotniczego, w którym brał udział polski statek powietrzny lub który wydarzył się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej powiadamia:
  - 1) Prezesa Urzędu,
  - 2) użytkownika,
  - 3) władze lotnicze państwa: rejestracji, producenta, certyfikacji, konstruktora i właściciela statku powietrznego.
6. W przypadku stwierdzenia, że:
  - 1) statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną,
  - 2) osoba używająca statek powietrzny była pod wpływem alkoholu lub środków odurzających,
  - 3) statek powietrzny został zbudowany lub był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami,
  - 4) statek powietrzny był używany w wyniku przestępstwa, w szczególności uprowadzenia

– Komisja może odstąpić od badania wypadku lub incydentu lotniczego, powiadamiając jednocześnie właściwe organy o podejrzeniu naruszenia przepisów karnych.
7. Komisja, w terminie 30 dni od momentu otrzymania informacji o zaistnieniu wypadku, przesyła Prezesowi Urzędu raport wstępny. Raport wstępny z badania

poważnego incydentu lotniczego przekazuje się w przypadku, gdy uzasadnione jest to względami bezpieczeństwa wykonywania lotów.

8. W przypadkach szczególnych Komisja może korzystać z ekspertyz i opinii przygotowywanych na jej zlecenie przez wyspecjalizowane podmioty lub ekspertów.
9. Po zakończeniu badania incydentu lotniczego użytkownik statku powietrznego państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym lub zarządzający lotniskiem przesyła Komisji, wraz z zebraną dokumentacją, raport końcowy, określający w szczególności przyczyny i okoliczności badanego incydentu lotniczego oraz działania, które zostały podjęte lub powinny zostać podjęte w celu zapobieżenia podobnym zdarzeniom w przyszłości. Komisja po analizie przedstawionych dokumentów podejmuje stosowną uchwałę w tej sprawie.
10. Koszty, jakie powstały w związku z zabezpieczeniem, transportem i przechowywaniem statku powietrznego, który uległ wypadkowi, lub jego części, ponosi jego użytkownik, z wyłączeniem kosztów związanych z przeprowadzeniem przez Komisję badań tego sprzętu.”;

20) po art. 135 dodaje się art. 135a -135d w brzmieniu:

„Art. 135a. 1. Następujące podmioty, w ramach krajowego systemu obowiązkowego zgłaszania, obowiązane są zgłaszać Komisji zaistnienie zdarzenia polegającego na przerwie w działaniu, wadzie, uszkodzeniu statku powietrznego lub jego elementu albo innej

okoliczności, która miała lub mogła mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu:

- 1) użytkownik lub dowódca statku powietrznego, w szczególności posiadającego silnik turbinowy albo używanego do transportu publicznego,
- 2) przedsiębiorca zajmujący się projektowaniem, produkcją, obsługą lub modyfikacją statków powietrznych, w szczególności posiadających silnik turbinowy albo używanych do transportu publicznego, a także przeznaczonych dla nich urządzeń lub części,
- 3) osoba podpisująca świadectwa zdatości do lotów oraz dokumenty związane z przeglądami statków powietrznych, w szczególności o napędzie turbinowym albo przeznaczonych do transportu publicznego, a także przeznaczonych do nich urządzeń lub części,
- 4) państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym,
- 5) zarządzający lotniskiem, w szczególności objętym rozporządzeniem nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych,
- 6) podmiot wykonujący obsługę naziemną statków powietrznych, w szczególności w porcie lotniczym objętym rozporządzeniem, o którym mowa w pkt 5,



- 7) osoba pełniąca funkcję związaną z instalowaniem, modyfikacją, konserwacją, naprawami, naprawami głównymi, kontrolą w locie lub inspekcją lotniczych instalacji nawigacyjnych, za których bezpieczeństwo odpowiada nadzór lotniczy.
2. O zaistniałych zdarzeniach lotniczych Komisja powiadamia niezwłocznie Prezesa Urzędu.
3. Zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1, podlegają zdarzenia dotyczące statku powietrznego eksploatowanego przez przedsiębiorstwo mające siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, choćby wydarzyły się poza tym terytorium.
4. Pracodawca nie może w żaden sposób represjonować pracownika, który dokonał zgłoszenia, o którym mowa w ust. 2-4.
5. Z zachowaniem przepisów prawa karnego, nie wszczyna się postępowania w odniesieniu do naruszeń prawa popełnionych z winy nieumyślnej, o których dowiedziano się tylko na podstawie zgłoszenia dokonanego zgodnie z systemem obowiązkowego zgłaszania, o którym mowa w ust. 2-4, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa.

- Art.135b. 1. Informacje o zdarzeniach lotniczych przekazywane w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania, gromadzone są przez Prezesa Urzędu w komputerowej bazie danych.
2. Z bazy danych korzystają niezależnie, w zakresie ich kompetencji, Prezes Urzędu oraz Komisja. Z bazy danych mogą korzystać także państwa

członkowskie Unii Europejskiej i Komisja Europejska, jako podmioty uczestniczące w systemie wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa lotów.

3. Informacje zebrane w bazie danych podlegają ochronie zgodnie z odrębnymi przepisami. W bazie danych nie rejestruje się nazwisk i adresów osób.
4. Dla zapewnienia właściwej poufności rozpowszechniania informacji, o których mowa w ust.1-3, udostępnianie zainteresowanym podmiotom tych informacji odbywa się zgodnie z warunkami oraz procedurami ustalonymi przez Komisję Europejską.
5. Prezes Urzędu publikuje corocznie, z zapewnieniem ochrony danych osobowych, informacje o stanie bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym, zawierające dane o zdarzeniach zebrane w systemie obowiązkowego zgłaszania.

Art. 135c. 1. Prezes Urzędu może wprowadzić dobrowolny i poufny system, który umożliwi zgłaszanie, zbieranie i analizowanie informacji o zaobserwowanych w lotnictwie cywilnym nieprawidłowościach, które nie wymagają zgłaszania obowiązkowego, ale które zgłaszający odczuwa, jako bieżące lub potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa lotów.

2. Informacja dotycząca bezpieczeństwa lotów z usuniętymi danymi osobowymi jest przechowywana i udostępniana wszystkim podmiotom w celu poprawy bezpieczeństwa lotów.

3. O wprowadzeniu systemu, o którym mowa w ust.1, Prezes Urzędu powiadamia w formie obwieszczenia, podlegającego publikacji w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Art. 135d. Użytkownicy statków powietrznych objętych obowiązkiem rejestracji składają Prezesowi Urzędu sprawozdania, za rok ubiegły, z wykonywania zadań lotniczych, z uwzględnieniem zaistniałych zdarzeń lotniczych, w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku.”;

21) do art. 136 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji i upoważnienia dla osób, o których mowa w ust. 3, mając na uwadze, w szczególności, dane niezbędne do identyfikacji tych osób.”;

22) art. 138 i 139 otrzymują brzmienie:

„Art. 138. 1. Po zakończeniu badania Komisja sporządza raport końcowy i podejmuje uchwałę w tym zakresie.

2. Komisja przedstawia raport, o którym mowa w ust.1, wraz z uchwałą i zebraną dokumentacją ministrowi właściwemu do spraw transportu.

3. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje, w terminie 14 dni, Prezesowi Urzędu do wykorzystania raport końcowy wraz z uchwałą w celu analizy i podjęcia stosownych działań, o których mowa w art. 21 ust. 2 pkt 15 i 18.

4. W razie ujawnienia nowych faktów mogących mieć wpływ na ustalenie przyczyn i okoliczności wypadku

lub incydentu lotniczego, minister właściwy do spraw transportu może zlecić Komisji wznowienie już zakończonego badania.

5. Przewodniczący Komisji przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne sprawozdanie z działalności Komisji.

Art. 139. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie poprawę stanu bezpieczeństwa lotniczego, określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych i innych wymagań właściwych organizacji międzynarodowych:

- 1) szczegółowy sposób postępowania przy badaniu wypadków i incydentów lotniczych,
- 2) warunki i tryb udostępniania oraz publikowania raportów końcowych i zaleceń Komisji,
- 3) warunki i tryb przekazywania i udostępniania raportów wstępnych i informacji o wypadkach i incydentach lotniczych,
- 4) sposób działania systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym i prowadzenia bazy danych o zdarzeniach lotniczych,
- 5) warunki i sposób działania systemu dobrowolnego zgłaszania o zdarzeniach lotniczych, jednostki lotnictwa cywilnego właściwe do przyjmowania takich poufnych zgłoszeń, sposób zapewnienia ochrony danych osobowych z tym związanych oraz formę i sposób udostępnienia tych informacji,
- 6) wykaz przykładowych zdarzeń podlegających obowiązkowemu zgłaszaniu,

- 7) wykaz przykładowych poważnych incydentów lotniczych.”;
- 23) w art. 160 w ust. 3 w pkt 7 na końcu zdania kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:
- „8) zapewnianie służb żeglugi powietrznej zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 550/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.”;
- 24) art. 191 i 192 otrzymują brzmienie:
- „Art. 191. 1. Polski przewoźnik lotniczy, z uwzględnieniem postanowień ust. 2 i 3, może wykonywać przewozy lotnicze w zakresie i na warunkach określonych w certyfikacie i koncesji.
2. Upoważnienia do wykonywania przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach udziela polskiemu przewoźnikowi lotniczemu Prezes Urzędu w drodze odrębnej decyzji administracyjnej.
3. Jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe lub prawo państwa, w którego granicach mają być wykonywane przewozy lotnicze, Prezes Urzędu dokonuje wyznaczenia, niezależnie od upoważnienia, o którym mowa w ust. 2, polskich przewoźników lotniczych uprawnionych do wykonywania przewozów na określonych trasach lub obszarach tego państwa, informując o tym jego właściwy organ.
4. Przy upoważnianiu i wyznaczaniu polskich przewoźników lotniczych uwzględnia się interes
- ”

publiczny oraz potrzeby rozwoju polskiego transportu.

5. Prezes Urzędu może odmówić upoważnienia lub wyznaczenia ubiegającemu się o nie polskiemu przewoźnikowi lotniczemu albo ograniczyć je – w szczególności w odniesieniu do oferowanej zdolności przewozowej – w przypadkach, gdy:
  - 1) jest to konieczne ze względu na ograniczenia wynikające z umów lub przepisów międzynarodowych,
  - 2) jest to uzasadnione w celu uniknięcia poważnego ograniczenia możliwości skutecznego konkurowania przewoźników lotniczych, o których mowa w ust. 1, z innymi przewoźnikami lotniczymi, niż to zostało określone w ust. 1 i art. 192a ust. 1,
  - 3) jest to uzasadnione potrzebą umożliwienia opłacalności regularnych przewozów na linii lotniczej już obsługiwanej, na której nie ma potrzeby zwiększenia oferowanej zdolności przewozowej,
  - 4) wykonywanie lotów regularnych na danej linii zostało już wcześniej powierzone innemu przewoźnikowi lotniczemu na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej.
6. Jeżeli o upoważnienie lub wyznaczenie, o których mowa w ust. 2 i 3, występuje dwu lub więcej przewoźników lotniczych ubiegających się o upoważnienie lub wyznaczenie do wykonywania przewozów lotniczych na tej samej trasie, w przy-

padku ograniczonych praw przewozowych, Prezes Urzędu podejmuje decyzję o wyborze przewoźnika po przeprowadzeniu konkursu, w którym jako kryteria oceny przyjmuje się:

- 1) zdolność do zapewnienia przez przewoźnika właściwego poziomu usług i konkurencyjnego poziomu opłat za przewozy oraz, w przypadku przewozów międzynarodowych, skutecznego konkurowania z innymi przewoźnikami lotniczymi, niż określono w ust. 1 i art. 192a ust. 1,
  - 2) wcześniej poniesione nakłady i dotychczas osiągnięte przez niego wyniki ekonomiczne.
7. Upoważnienie lub wyznaczenie może być cofnięte lub ograniczone w razie stwierdzenia, że przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego.
8. Przewoźnik lotniczy jest obowiązany zawiadomić Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni, o planowanym zaprzestaniu wykonywania regularnego przewozu na trasie, do obsługi której został upoważniony lub wyznaczony, podając jego przyczynę.
9. Upoważnienie, jego odmowa, ograniczenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 192. 1. Decyzje w sprawie upoważnienia i wyznaczenia, o których mowa w art. 191 ust. 2 i 3, wydaje się na wniosek przewoźnika lotniczego.

2. Wniosek o udzielenie upoważnienia i wyznaczenia powinien być złożony Prezesowi Urzędu w terminie nie krótszym niż:
    - 1) 30 dni przed planowanym dniem rozpoczęcia regularnego przewozu,
    - 2) 14 dni przed planowanym dniem rozpoczęcia serii nieregularnych lotów handlowych.
  3. Wniosek o udzielenie upoważnienia i wyznaczenia powinien zawierać informacje dotyczące:
    - 1) trasy, rodzaju przewozu, oferowanej zdolności przewozowej, częstotliwości lotów, typów statków powietrznych oraz
    - 2) prognozy przewozów i przewidywanej rentowności połączenia – w przypadku ubiegania się o udzielenie upoważnienia do wykonywania przewozu regularnego na określonych trasach.”;
- 25) po art. 192 dodaje się art. 192a w brzmieniu:
- „Art. 192a. 1. Przewoźnik lotniczy będący przedsiębiorcą zagranicznym z państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz Konfederacji Szwajcarskiej, ustanowiony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z Traktatem o ustanowieniu Wspólnot Europejskich, może wykonywać przewozy lotnicze pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim po uzyskaniu upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2,



oraz i wyznaczenia, o którym mowa w art. 191 ust. 3. Przepisy art. 191 i 192 ustawy stosuje się odpowiednio.

2. Do wniosku o udzielenie upoważnienia i wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, dołącza się następujące dokumenty:

- 1) koncesję na wykonywanie przewozu lotniczego wydaną przez właściwy organ danego państwa,
- 2) certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez właściwy organ danego państwa,
- 3) polisę ubezpieczeniową lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów i poczty oraz, w stosunku do osób trzecich, zgodny z przepisami polskimi i międzynarodowymi,
- 4) odpis z właściwego rejestru,
- 5) listę taryf, które będą stosowane na danej trasie, łącznie z warunkami ich stosowania, o których mowa w art. 198,
- 6) program ochrony przewoźnika zatwierdzony przez właściwą dla danego państwa władzę lotniczą.”;

26) w art. 200:

- a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Szczegółowe zasady dotyczące postępowania w przypadkach, o których mowa w rozporządzeniu nr 261/2004/WE z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91, a w szczególności pierwszeństwa przyjmowania pasażerów, zwrotu opłaty za niewykonany przewóz, wysokości i sposobu wypłaty rekompensaty oraz świadczeń na rzecz pasażerów niezabranych do przewozu, powinny być określone w regulaminie, o którym mowa w art. 205 ust. 3, albo w odrębnych przepisach przewoźnika wydanych i udostępnionych pasażerom.”,

b) uchyla się ust. 4;

27) po dziale X dodaje się dział Xa w brzmieniu:

#### „Dział Xa

##### Ochrona praw pasażerów

Art. 205a. 1. Prezes Urzędu kontroluje przestrzeganie przepisów rozporządzenia nr 261/2004/WE z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 261/2004/WE”, w zakresie przestrzegania praw pasażerów lotniczych, a w szczególności rozpatrywanie skarg, o których mowa w art. 16 ust. 2 tego rozporządzenia.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, wykonuje wyodrębniona komórka organizacyjna Urzędu Lotnictwa Cywilnego – Komisja Ochrony Praw Pasażerów.
3. Przepisy ust. 1 i 2 nie naruszają zadań i kompetencji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wynikających z odrębnych przepisów.

Art. 205b. 1. W razie złożenia skargi, o której mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE, Prezes Urzędu stwierdza, w drodze decyzji administracyjnej:

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

Art. 205c. 1. Prezes Urzędu, może, w drodze decyzji administracyjnej, nałożyć na przewoźnika lotniczego karę pieniężną jeżeli przewoźnik ten, choćby nieumyślnie:

- 1) wbrew art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004/WE zaniedbał obowiązku wezwania ochotników do rezygnacji z ich rezerwacji – w wysokości stanowiącej równowartość od 1 000 do 5 000 euro,
- 2) wbrew art. 7 rozporządzenia nr 261/2004/WE zaniedbał obowiązku wypłaty odszkodowania – w wysokości stanowiącej równowartość od 1 000 do 40 000 euro,
- 3) wbrew art. 8 rozporządzenia nr 261/2004/WE zaniedbał obowiązku zwrotu należności lub zmiany planu podróży – w wysokości stanowiącej równowartość od 5 000 do 40 000 euro,
- 4) wbrew art. 9 rozporządzenia nr 261/2004/WE zaniedbał obowiązku opieki – w wysokości stanowiącej równowartość od 1 000 do 20 000 euro,
- 5) wbrew art. 10 rozporządzenia nr 261/2004/WE zaniedbał obowiązku zwrotu części ceny biletu w razie umieszczenia w klasie niższej – w wysokości stanowiącej równowartość od 1 000 do 10 000 euro,
- 6) wbrew art. 14 rozporządzenia nr 261/2004/WE zaniedbał obowiązku informowania pasażerów o przysługujących im prawach – w wysokości stanowiącej równowartość od 5 000 do 50 000 euro

– z zastrzeżeniem przepisów ust. 2-4.

2. Kara, o której mowa w ust. 1, nie może być wyższa niż 5% przychodu osiągniętego przez przewoźnika lotniczego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary.
3. Jeżeli przewoźnik lotniczy powstał w wyniku połączenia lub przekształcenia dwóch lub więcej przedsiębiorców, przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio do przychodu osiągniętego łącznie przez tych przedsiębiorców.
4. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie osiągnął przychodu w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, kara, o której mowa w ust. 1, nie może przekraczać wysokości stukrotnego przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w poprzednim roku kalendarzowym, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 39, poz. 353, z późn. zm.<sup>6)</sup>);

28) w art. 225a:

- a) w zdaniu wprowadzającym do wyliczenia wyrazy „art.71b-71d” zastępuje się wyrazami „art.71c ust. 1”,
- b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
  - „2) w okresie, o którym mowa w pkt 1, były zarejestrowane we właściwym rejestrze państwa rozwijającego się i nadal są użytkowane przez osobę fizyczną zamieszkałą w tym kraju

jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej lub osobę prawną z siedzibą w tym kraju.”.

Art. 2. 1. Do czasu ustanowienia koordynatora lub organizatora rozkładów lotów zgodnie z przepisami niniejszej ustawy, zadania odpowiednio koordynatora lub organizatora rozkładów lotów wykonuje, na dotychczasowych zasadach, osoba wyznaczona przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, spełniająca wymagania, o których mowa w art. 67b ust. 1a.

2. Porty lotnicze wyznaczone jako koordynowane zgodnie z przepisami dotychczasowymi uznaje się odpowiednio za porty koordynowane lub porty z organizacją rozkładów lotów w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty.

Art. 3. 1. Akty wykonawcze wydane na podstawie upoważnień zawartych w ustawie, o której mowa w art. 1, zmienianych niniejszą ustawą, zachowują moc do czasu wydania aktów wykonawczych na podstawie upoważnień w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Akty wykonawcze wydane na podstawie art. 18 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc przez okres 12 miesięcy od dnia wejście w życie ustawy.

3. Postępowania w sprawach wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy, prowadzone są zgodnie z niniejszą ustawą.

4. Postępowania wszczęte w sprawach zdarzeń lotniczych z udziałem statków powietrznych niepodlegających obowiązkowi wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych, Komisja może umorzyć za zgodą użytkownika statku powietrznego.

5. Obowiązek przesłania Prezesowi Urzędu raportów wstępnych, o których mowa w art. 1 pkt 20, w zakresie badań niezakończonych, Komisja powinna zrealizować nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia wejście w życie ustawy.

6. Przewodniczący, zastępcy przewodniczącego i pozostali członkowie Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych stają się członkami Komisji w rozumieniu niniejszej ustawy.

7. Z osobami, o których mowa w ust. 6, zawiera się umowę o pracę na czas nieokreślony.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów:

- 1) art. 1 pkt 1 i 15-17 – które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia;
- 2) art. 1 pkt 2-5 i art. 3 ust. 6 – które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2006 r.;
- 3) art. 1 pkt 6 lit. a i pkt 18-23 – które wchodzi w życie z dniem 3 lipca 2005 r.

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:

- dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz.Urz. WE L 167 z 04.07.2003, s. 23),
- dyrektywy Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotyczącej Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA) (Dz.Urz. UE L 302 z 01.12.2000, s.57),
- dyrektywy 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotyczącej niektórych aspektów organizacji czasu pracy (Dz.Urz. UE L 299 z 18.11.2003, s.9),
- dyrektywy 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.Urz. UE L 085 z 28.03.2002, s.40).

Dane dotyczące ogłoszenia niniejszych aktów dotyczą ich ogłoszenia w Polskim wydaniu specjalnym Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej.

- 2) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 98, poz. 1071, Nr 123, poz. 1353 i Nr 128, poz. 1403, z 2002 r. Nr 1, poz. 18, Nr 153, poz. 1271 i Nr 240, poz. 2052, z 2003 r. Nr 228, poz. 2256 oraz z 2005 r. Nr 10, poz. 71.
- 3) Ilekroć w dotychczasowych przepisach ustawy jest mowa o rozporządzeniu nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnotowych zasad przydzielania czasów operacji w portach lotniczych Wspólnoty, należy przez to rozumieć rozporządzenie nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.Urz. UE L 14 z 22.01.1993 – Polskie wydanie specjalne Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej 2004 r. rozdz. VII, tom 2, s. 3).
- 4) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 22, poz. 270, Nr 60, poz. 703, Nr 70, poz. 816, Nr 104, poz. 1104, Nr 117, poz. 1228 i Nr 122, poz. 1324, z 2001 r. Nr 4, poz. 27, Nr 8, poz. 64, Nr 52, poz. 539, Nr 73, poz. 764, Nr 74, poz. 784, Nr 88, poz. 961, Nr 89, poz. 968, Nr 102, poz. 1117, Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190, Nr 125, poz. 1363 i 1370 i Nr 134, poz. 1509, z 2002 r. Nr 19, poz. 199, Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 78, poz. 715, Nr 89, poz. 804, Nr 135, poz. 1146, Nr 141, poz. 1182, Nr 169, poz. 1384, Nr 181, poz. 1515, Nr 200, poz. 1679 i Nr 240, poz. 2058, z 2003 r. Nr 7, poz. 79, Nr 45, poz. 391, Nr 65, poz. 595, Nr 84, poz. 774, Nr 90, poz. 844, Nr 96, poz. 874, Nr 122, poz. 1143, Nr 135, poz. 1268, Nr 137, poz. 1302, Nr 166, poz. 1608, Nr 202, poz. 1956, Nr 222, poz. 2201, Nr 223, poz. 2217 i Nr 228, poz. 2255 oraz z 2004 r. Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535, Nr 93, poz. 894, Nr 99, poz. 1001, Nr 109, poz. 1163, Nr 116, poz. 1203, 1205 i 1207, Nr 120, poz. 1252, Nr 123, poz. 1291, Nr 162, poz. 1691 i Nr 210, poz. 2135, Nr 263, poz. 2619 i Nr 281, poz. 2779 i 2781 oraz z 2005 r. Nr 25, poz. 2002.
- 5) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1998 r. Nr 162, poz. 1118 i 1126, z 1999 r. Nr 26, poz. 228, Nr 60, poz. 636, Nr 72, poz. 802, Nr 78, poz. 875 i Nr 110, poz. 1256, z 2000 r. Nr 9, poz. 118, Nr 95, poz. 1041, Nr 104, poz. 1104 i Nr 119, poz. 1249, z 2001 r. Nr 8, poz. 64, Nr 27, poz. 298, Nr 39, poz. 459, Nr 72, poz. 748, Nr 100, poz. 1080, Nr 110, poz. 1189, Nr 111, poz. 1194, Nr 130, poz. 1452 i Nr 154, poz. 1792, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 41, poz. 365, Nr 74, poz. 676, Nr 155, poz. 1287, Nr 169, poz. 1387, Nr 199, poz. 1673, Nr 200, poz. 1679 i Nr 241, poz. 2074, z 2003 r. Nr 56, poz. 498, Nr 65, poz. 595, Nr 135, poz. 1268, Nr 149, poz. 1450, Nr 166, poz. 1609, Nr 170, poz. 1651, Nr 190, poz. 1864, Nr 210, poz. 2037, Nr 223, poz. 2217 i Nr 228, poz. 2255 oraz z 2004 r. Nr 19, poz. 177, Nr 64, poz. 593 i Nr 99, poz. 1001, Nr 121, poz. 1264, Nr 146, poz. 1546, Nr 173, poz. 1809, Nr 187, poz. 1925 i Nr 210, poz. 2135.
- 6) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 64, poz. 593, Nr 99, poz. 1001, Nr 120, poz. 1252, Nr 121, poz. 1264, Nr 144, poz. 1530, Nr 191, poz. 1954, Nr 210, poz. 2135 i Nr 236, poz. 2355.



## UZASADNIENIE

Cel i potrzeba wydania ustawy

Proponowana nowelizacja ma na celu wdrożenie do krajowego porządku prawnego:

- 1) dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz.Urz. WE L 167 z 04.07.2003, s. 23)  
oraz wprowadzenie zmian do niektórych przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz.1112, z późn. zm.) mających na celu dostosowanie istniejących przepisów tej ustawy do zmian zaistniałych w prawie UE w zakresie lotnictwa cywilnego, a w szczególności:
- 2) dyrektywy Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotyczącej Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA) (Dz.Urz. UE L 302 z 01.12.2000, s. 57),
- 3) dyrektywy 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotyczącej niektórych aspektów organizacji czasu pracy (Dz.Urz. UE L 299 z 18.11.2003, s. 9),
- 4) dyrektywy 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.Urz. UE L 085 z 28.03.2002),
- 5) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.Urz. UE L 46 z 17.02.2004, s. 1),

- 6) rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.Urz. UE L 96 z 31.03.2004 r., s.1),
- 7) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.Urz. WE L 96 z 31.03.2004),
- 8) rozporządzenia (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty,
- 9) rozporządzenia (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi,
- 10) rozporządzenia Komisji (WE) nr 1138/2004/WE z dnia 21 czerwca 2004 r. ustanawiającego wspólną definicję części krytycznych stref zastrzeżonych w portach lotniczych.

#### Omówienie proponowanych zmian

##### Ad 1.

W celu wdrożenia tej dyrektywy proponuje się w ustawie – Prawo lotnicze dodanie art. 135 a-e mającego na celu określenie zasad i procedur związanych z prowadzeniem przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego bazy danych dotyczących zgłoszeń o wypadkach i incydentach lotniczych w lotnictwie cywilnym oraz zmianę związanych z tym przepisów art. 21, 134, 135, 138 i 139. Proponowane regulacje zgodne są z postanowieniami Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, jak również z wytycznymi ICAO zawartymi w podręczniku ADREP (Doc 9156-AN/900).

Proponowane zmiany uwzględniają tzw. „Safety Culture” polegającą na propagowaniu konieczności dzielenia się informacją dotyczącą bezpieczeństwa lotów. Nauka na błędach innych jest zawsze tańsza. Wynika z tej dyrektywy konieczność wprowadzenia przez kraje członkowskie UE jednolitego, obowiązkowego Systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych,

opartego na opracowanym przez Unię programie „ECCAIRS”. Ważne jest też pokonywanie prawnych ograniczeń w dążeniu do ustanowienia nieodwetowego (dobrowolnego i poufnego) systemu zgłaszania nieprawidłowości w ruchu lotniczym. Zawsze warta rozważenia jest możliwość „pozyskania informacji i uniknięcia nieszczęścia aniżeli pokrywanie czy usuwanie znacznych strat”. Bezpieczeństwo lotów jest obecnie priorytetem zarówno Unii Europejskiej, jak i innych międzynarodowych organizacji lotniczych.

Ad 2 i 3.

Zmiana proponowana w tym zakresie dotyczy art. 2, art. 103 oraz dodanie art. 103a-103h i ma na celu uzyskanie kierunkowej zgodności z regulacjami zawartymi w przyjętym 10 grudnia 2004 r. przez Radę Ministrów UE do spraw Transportu projekcie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmiany rozporządzenia Rady 3922/91 dotyczącego harmonizacji wymogów technicznych i procedur administracyjnych w zakresie lotnictwa cywilnego (EU-OPS)COM (2000)121 obejmującego m.in. zagadnienia czasu pracy.

Jednocześnie dokonano uzupełnienia i uporządkowania dotychczasowej regulacji w szczególności przez przeniesienie do tekstu ustawy części materii ustawowej, a zawartej dotychczas w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 13 grudnia 2002 r. w sprawie czasu pracy i wypoczynku członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 219, poz. 1841). Dodano nowy art. 103h, który umożliwia zwiększenie efektywności prowadzenia działań ratowniczych i zwalczania klęsk żywiołowych oraz art. 103g, który ułatwia wykonywanie lotów wyczynowych i badawczych. Rozwiązania te odpowiadają analogicznym regulacjom obowiązującym w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej. Dokonano ponadto korekt redakcyjnych i porządkujących tekst.

Ad 4.

Zmiana polega na wykreśleniu art. 71e pkt 2 stanowiącego upoważnienie do wydania aktu wykonawczego określającego wykaz państw rozwijających się, o których mowa w dyrektywie 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odno-

szących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty. Dyrektywa ta, posługując się pojęciem „państwa rozwijającego się” nie określa katalogu tych państw, pozostawiając uznanie danego kraju za państwo rozwijające się właściwemu organowi państwa członkowskiego przy okazji rozpatrywania indywidualnej sprawy. Enumeratywne wyliczenie państw rozwijających się w wykazie stanowiącym załącznik do rozporządzenia, stwarza ryzyko arbitralnej oceny przy sporządzaniu takiego wykazu, nie uwzględnia ponadto dynamicznych często zmian w rozwoju ekonomicznym i społecznym tych państw. Projektowana regulacja ma zatem na celu pełną realizację zamierzonego celu dyrektywy, polegającego na elastycznym (a co za tym idzie – niestwarzającym ryzyka dezaktualizacji) stosowaniu przepisów odnoszących się do państw rozwijających się. Należy przy tym zaznaczyć, że w toku prac nad projektem dyrektywy 2002/30/WE, przewidziano zamieszczenie załącznika do dyrektywy zawierającego wykaz państw rozwijających się, od zamiaru tego jednak odstąpiono w toku dalszych prac legislacyjnych nad projektem dyrektywy.

Zaproponowano ponadto nowelizację art. 71b – Prawa lotniczego, która ma na celu pełniejszą implementację art. 7 dyrektywy 2002/30/WE. Art. 7 wyżej wymienionej dyrektywy stanowi, że art. 5 dyrektywy nie ma zastosowania do: a) ograniczeń działalności, o których zdecydowano już w chwili wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy oraz b) drobnych zmian technicznych do częściowych ograniczeń działalności, które nie pociągają za sobą znacznych kosztów dla linii lotniczych w żadnym z portów Wspólnoty, oraz które zostały wprowadzone po wejściu w życie dyrektywy. Art. 5 dyrektywy stanowi natomiast, że przy decyzjach o ograniczeniach działalności należy uwzględniać informacje wymienione w załączniku II do dyrektywy (o informacjach tych stanowi art. 71b ust. 2 Prawa lotniczego). Z powyższego wynika, że w przypadkach, o których mowa w art. 7 dyrektywy nie ma obowiązku uwzględniania wymagań zawartych w załączniku II. Art. 71a ust. 6 w obecnym brzmieniu wskazuje natomiast, że chodzi o zakaz wprowadzenia ograniczeń, o których mowa w art. 71a ust. 1, „jeżeli zostały już wprowadzone ograniczenia w wyniku drobnych zmian technicznych niestwarzających istotnych kosztów dla użytkowników statków powietrznych”. Projektowana zmiana ma na celu dokładniejsze odzwierciedlenie postanowień przepisu art. 7 dyrektywy.

Ad 5.

Na mocy art. 16 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91, państwa członkowskie UE zobowiązane zostały do wyznaczenia organu odpowiedzialnego za wykonywanie tego rozporządzenia, władnego do podejmowania niezbędnych środków w celu przestrzegania praw pasażerów, a w szczególności – uprawnionego do rozpatrywania skarg pasażerów na naruszenie przez przewoźników lotniczych obowiązków wynikających z rozporządzenia. Z uwagi na bardzo dużą skalę zadań wynikających z kontroli realizacji rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (w Wielkiej Brytanii, do powołanej 26 lat temu organizacji The Air Transport Users Organisation, mającej za zadanie pomaganie brytyjskim pasażerom, tylko od kwietnia 2003 r. do marca 2004 r. trafiło ponad 5 700 skarg na 118 krajowych i zagranicznych linii) oraz specjalistyczny charakter zadań, wymagający znajomości zagadnień funkcjonowania rynku lotniczego, przewidziano utworzenie Komisji Ochrony Praw Pasażerów, jako odrębnej komórki organizacyjnej działającej przy Prezesie Urzędu Lotnictwa Cywilnego i właściwej do kontroli realizacji przez przewoźników lotniczych rozporządzenia (WE) nr 261/2004 oraz rozpatrywania skarg pasażerów w tym zakresie, zgodnie z postulatem wysuniętym przez Ministerstwo Finansów. Działalność Komisji będzie finansowana ze środków Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jej funkcjonowanie będzie jednak wymagało przyznania Urzędowi Lotnictwa Cywilnego 10 dodatkowych etatów. Jest to tym bardziej konieczne, że w końcowej fazie prac legislacyjnych znajdują się projekty kolejnych aktów wspólnotowych dotyczących ochrony praw pasażerów lotniczych (np. projekt rozporządzenia w sprawie ustanowienia praw osób o ograniczonej zdolności poruszania się podróżujących drogą lotniczą) i zobowiązujących państwa członkowskie do wyznaczenia organu odpowiedzialnego za ich realizację. Zakres obowiązku Komisji Ochrony Praw Pasażerów może zatem w przyszłości ulec dalszemu, poważnemu rozszerzeniu.

Przepisy projektowanego Działu Xa ustawy – Prawo lotnicze dotyczą ochrony indywidualnych interesów i nie wyłączają kompetencji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w zakresie zapewnienia ochrony zbiorowych interesów konsumentów.

Ad 6 i 7.

W projekcie zaproponowano uzupełnienie katalogu rozporządzeń wspólnotowych, zawartego w art. 21 ust. 2a – Prawa lotniczego, realizowanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o dwa kolejne rozporządzenia:

- 1) (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.Urz. WE L 96 z 31.03.2004),
- 2) (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.Urz. WE L 96 z 31.03.2004).

Zgodnie z proponowaną regulacją, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zostanie zobowiązany do wykonywania uprawnień państwa członkowskiego Unii Europejskiej, właściwego organu państwa członkowskiego oraz kompetentnej władzy państwa członkowskiego, wynikających z wyżej wymienionych aktów.

Zaproponowano ponadto zmianę dotyczącą art.160 ust. 3 pkt 8 – Prawa lotniczego, która ma na celu realizację przepisu art. 7 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 zobowiązującego państwa członkowskie UE do objęcia obowiązkiem uzyskania certyfikatu wykonywanie działalności w zakresie zapewnienia służby żeglugi powietrznej.

Ad 8.

W projekcie zaproponowano zmianę przepisów art. 67a-67c – Prawa lotniczego oraz dodanie nowych przepisów art. 67d-67e – Prawa lotniczego. Propozycje te mają na celu dostosowanie obowiązującego stanu prawnego do rozporządzenia (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty. W rozporządzeniu tym dokonano rozróżnienia pomiędzy porty lotnicze koordynowane oraz porty, w których wprowadzona została organizacja rozkładów lotów. Jednocześnie, w portach lotniczych, w których została wprowadzona organizacja rozkładów lotów, państwa członkowskie zostały zobowiązane do zapewnienia wyznaczenia organizatora rozkładów lotów. W konsekwencji, proponowane w projekcie regu-

lacje mają na celu ustanowienie mechanizmu powoływania organizatora rozkładów lotów, na zasadach analogicznych, jak obowiązujące dotychczas w odniesieniu do koordynatora. Proponowana regulacja umożliwi temu samemu podmiotowi wykonywanie funkcji w zakresie koordynacji lub organizacji rozkładów lotów w różnych portach lotniczych temu samemu podmiotowi.

Ad 9.

W celu dostosowania wewnętrznego prawodawstwa Rzeczypospolitej Polskiej do rozporządzenia WE nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie negocjacji wykonywania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi, niezbędne stało się dokonanie zmian w Dziale X ustawy – Prawo lotnicze. Art. 191 ustawy w obecnym brzmieniu zakłada możliwość wyznaczania i upoważniania do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych jedynie polskich przewoźników lotniczych. Zmiany zaproponowane w Dziale Xa ustawy rozszerzają katalog podmiotów uprawnionych do bycia wyznaczonymi i upoważnionymi przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o obcych przewoźników lotniczych będących przedsiębiorcami zagranicznymi z państw członkowskich Unii Europejskich i państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, spełniających określone prawem kryteria (art. 192a i 193). Art. 1 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady nakłada obowiązek na państwa członkowskie umieszczania unijnych standardowych klauzul wyznaczeniowych (opracowanych wspólnie przez Komisję i państwa członkowskie) w bilateralnych umowach o transporcie lotniczym (negocjowanych i zawartych), które umożliwiają wykonywanie przewozów lotniczych z danego państwa członkowskiego (ustanowionych na terytorium danego państwa) do krajów trzecich przez przewoźników z państw członkowskich Unii Europejskiej i państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. W art. 192a ust. 1 określono wymóg ustanowienia przewoźnika na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w celu wyznaczenia lub upoważnienia go do wykonywania lotów do państw trzecich. Użycie określenia „ustanowienia” miało na celu zachowanie jednolitości terminologicznej z unijnymi klauzu-

lami wyznaczenia wspólnotowego, przy czym nie oznacza ono wyłącznie wymogu posiadania siedziby na terytorium RP, lecz również oddziału.

Ad 10.

W projekcie zaproponowano uzupełnienie katalogu rozporządzeń wspólnotowych, zawartego w art. 21 ust. 2a – Prawa lotniczego, realizowanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o rozporządzenie Komisji (WE) nr 1138/2004 z dnia 21 czerwca 2004 r. ustanawiające wspólną definicję części krytycznych stref zastrzeżonych w portach lotniczych. Zgodnie z proponowaną regulacją, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zostanie zobowiązany do wykonywania uprawnień państwa członkowskiego Unii Europejskiej, właściwego organu państwa członkowskiego oraz kompetentnej władzy państwa członkowskiego, wynikających z wyżej wymienionego aktu.

Jednocześnie w projekcie zawarto propozycje zmiany art. 17 i 18 ustawy, mającej na celu usprawnienie systemu badania zdarzeń lotniczych. Polega ono w szczególności na zmianie systemu organizacyjnego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych i utworzeniu przedstawicielstw terenowych komisji, co umożliwi szybsze, a tym samym skuteczniejsze podejmowanie działań badawczych oraz skrócenie czasu ich prowadzenia. Przedstawicielstwa terenowe PKB WL tworzone będą w miarę możliwości finansowych resortu infrastruktury w ramach przyznanego limitu wydatków w części 39 – Transport. Kolejna zmiana polega na unormowaniu zasad zatrudnienia członków PKB WL przez uznanie, że powołanie w skład Komisji powoduje nawiązanie stosunku pracy. Oznacza to objęcie członków Komisji przepisami ustawy o pracownikach urzędów państwowych i rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 czerwca 2004 r. w sprawie zasad wynagradzania pracowników niebędących członkami korpusu służby cywilnej zatrudnionych w urzędach administracji rządowej i pracowników innych jednostek (Dz. U. Nr 155, poz. 1633 i Nr 164, poz. 1715 oraz z 2005 r. Nr 34, poz. 306).

Wprowadzono ponadto zapis nakładający na komórki organizacyjne urzędu ministra właściwego do spraw transportu obowiązek sprawowania przez nie obsługi Komisji. Przyjęto także, że koszty, jakie powstały w związku z zabezpieczeniem, transportem i przechowywaniem statku powietrznego, który uległ wypadkowi, lub jego części, ponosi jego użyt-



kownik. Nie dotyczy to jednak kosztów związanych z przeprowadzeniem przez Komisję badań tego sprzętu. Zrezygnowano z upoważnienia ministra do określenia w drodze rozporządzenia zasad wynagradzania ekspertów Komisji. Zagadnienie to uregulowano w dodatkowym art. 18a.

Kolejne zmiany polegają na uporządkowaniu procedur związanych z zakończeniem badań, przekazywaniem ich wyników do wykorzystania przez właściwą władzę lotniczą, a także realizację zaleceń profilaktycznych.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1) skutki finansowe dla budżetów jednostek sektora finansów publicznych

Regulacja może pociągnąć dla budżetu państwa skutki finansowe związane z utworzeniem centralnej bazy danych dotyczącej zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym wraz ze stanowiskami peryferyjnymi. Ponadto będzie wymagane pokrycie kosztów funkcjonowania Komisji Ochrony Praw Pasażerów, odpowiedzialnej za realizację rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91, w szczególności wynikających z przyznania Urzędowi Lotnictwa Cywilnego dodatkowych 10 etatów – o czym mowa w pkt 2. Koszty te docelowo zostaną w całości poniesione ze środków Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a w pierwszym roku funkcjonowania będą musiały być pokryte z rezerwy budżetowej.

Ponadto wejście w życie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze spowoduje bezpośrednie koszty dla budżetu państwa z tytułu:

- objęcia członków Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych przepisami ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 86, poz. 953, z późn. zm.) w wysokości ok. 260 tys. zł w skali roku, począwszy od dnia 1 stycznia 2006 r.,
- wprowadzenia odrębnego systemu czasu pracy określonego w art. 17a w wysokości około 300 tys. zł, począwszy od dnia 1 stycznia 2006 r.

## 2) wpływ regulacji na rynek pracy

Regulacja wpłynie na rynek pracy w administracji publicznej, gdyż zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie nr 295/91/EWG, każde Państwo Członkowskie wyznacza organ odpowiedzialny za wykonywanie postanowień niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do lotów z lotnisk znajdujących się na jego terytorium oraz lotów z krajów trzecich na te lotniska. Z analizy struktur obcych władz lotniczych wynika, że często wydzielona jest komórka zajmująca się jedynie pomocą pasażerom linii lotniczych w dochodzeniu swoich praw. Dlatego też w celu rzetelnej i skutecznej realizacji obowiązków nałożonych na Państwo Członkowskie konieczne jest powołanie w ULC Komisji odpowiedzialnej wyłącznie za prawa pasażerów, która służyłaby pomocą pasażerom w przypadkach określonych w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004. Realizując przepis art. 16 rozporządzenia, należy uwzględnić fakt, że w Wielkiej Brytanii, do powołanej 26 lat temu organizacji The Air Transport Users Organisation, mającej za zadanie pomagać brytyjskim pasażerom, tylko od kwietnia 2003 r. do marca 2004 r. trafiło ponad 5 700 skarg na 118 krajowych i zagranicznych linii (od dnia 1 kwietnia 2003 r. do dnia 31 marca 2004 r.: 1750 skarg pisemnych i 3972 skarg telefonicznych), a tylko od października do grudnia 2004 r. – 435 skarg pisemnych. W Wielkiej Brytanii w ciągu dwóch lat liczba zażaleń dotyczących spóźnień i anulowanych rejsów wzrosła o 100%. Biorąc pod uwagę fakt, że rynek lotniczy w Polsce zdecydowanie się rozwija (w roku 2004 nastąpił wzrost ruchu o blisko 25%), należy się spodziewać znacznej ilości skarg pasażerów niezadowolonych z obsługi i korzystających z praw nadanych im mocą rozporządzenia (WE)

nr 261/2004. Uwzględniając również fakt, że pasażerowie mogą nie znać dokładnie przysługujących im praw, należy się spodziewać wielu spraw wymagających poinformowania klienta linii lotniczej o przysługujących mu prawach. Tym samym organ odpowiedzialny za realizację art. 16 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 będzie odpowiedzialny nie tylko za rozpatrywanie skarg z nim związanych, ale za kreowanie polityki w kwestii praw pasażera. Powołana Komisja zajmowałaby się kompleksową obsługą wpływających skarg, nadzorem nad przewoźnikami lotniczymi w zakresie realizacji zobowiązań wynikających z rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Realizacja zobowiązań wspólnotowych przez Polskę możliwa będzie jedynie w przypadku zapewnienia dla działającej w ramach ULC Komisji Ochrony Praw Pasażerów odpowiedniej obsady kadrowej, w postaci wykwalifikowanych pracowników odpowiedzialnych za prowadzenie spraw skarg pasażerów oraz nadzór i kontrolę przewoźników lotniczych operujących do RP, z RP oraz w ramach terytorium RP, w zakresie przestrzegania przez nich obowiązków wynikających z rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Stąd realizacja rozporządzenia (WE) nr 261/2004 będzie wymagała przyznania Urzędowi Lotnictwa Cywilnego minimum 10 dodatkowych etatów. Przyznanie tych etatów będzie wymagało uruchomienia środków z rezerwy celowej budżetu państwa na 2005 r. na zmiany organizacyjne i nowe zadania, wydatki rzeczowe zaś mogłyby zostać sfinansowane z rezerwy celowej, cz. 83, poz. 10 – wydatki na integrację europejską.

3) wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Przystąpienie naszego kraju do Unii Europejskiej wymaga włączenia się polskiego systemu zgłaszania, analizowania, przechowywania i ochrony oraz rozpowszechniania informacji o zdarzeniach lotniczych do unijnego systemu bezpieczeństwa lotów. Zbieranie informacji o zdarzeniach lotniczych od wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej, właściwa ich analiza i profilaktyka w znaczący sposób może zapobiec wypadkom i incydentom lotniczym oraz zapewnić utrzymanie bezpieczeństwa lotów na odpowiednio wysokim poziomie.

Regulacja przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności wewnętrznej i zewnętrznej gospodarki, przez:

- ściślejsze uwzględnienie norm i wymagań obowiązujących w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, prowadzące do ujednoczenia warunków konkurencji przedsiębiorstw lotniczych prowadzących działalność na terenie Unii Europejskiej,
- zmniejszenie kosztów pracy personelu latającego w Polsce, a co za tym idzie – kosztów prowadzenia lotniczej działalności gospodarczej, przy jednoczesnym zachowaniu norm bezpieczeństwa,
- zwiększenie efektywności wykonywania lotów wyczynowych,
- zwiększenie bezpieczeństwa operacji lotniczych, a co za tym idzie – poprawy wizerunku jakości świadczonych w Polsce usług lotniczych, co może zaowocować zwiększonym zainteresowaniem ze strony odbiorców tych usług.

#### 4) wpływ na sytuację i rozwój regionów

Regulacja będzie miała pozytywny wpływ na sytuację i rozwój regionów, przez zwiększenie efektywności akcji ratowniczych i zwalczania klęsk żywiołowych oraz wykonywania lotów badawczych. Realizacja przepisów dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady może znacznie przyczynić się do podniesienia bezpieczeństwa lotów przez uświadomienie wszystkim użytkownikom polskiej przestrzeni powietrznej, że bezpieczeństwo latania w dużej mierze zależy od nich samych. Kultura „bezpieczeństwa lotów” to także świadome i odpowiedzialne dzielenie się każdą informacją dotyczącą bezpieczeństwa lotów.

#### 5) konsultacje społeczne

Projekt był poddany uzgodnieniom międzyresortowym oraz szerokim konsultacjom społecznym ze środowiskiem lotniczym; zasięgnięto opinii m.in. Związków Zawodowych PLL LOT S.A. oraz Portów Lotniczych, Aeroklubu Polskiego, AOPY POLAND, Central Wings, Eurolotu S.A., Petrolotu Sp. z o.o.

W trakcie uzgodnień wpłynęły do urzędu uwagi zarówno ze strony resortów jak również ze strony konsultantów społecznych. Część z nich została uzgodniona w trakcie prac legislacyjnych nad projektem.

Projekt został umieszczony również na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.



**URZĄD  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

SEKRETARZ  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ  
SEKRETARZ STANU

*Jarosław Pietras*

Sekr.Min.JP-1008/05/DP/msz

Warszawa, dnia 30.03.2005 r.

**Pan  
Aleksander Proksa  
Sekretarz Rady Ministrów**

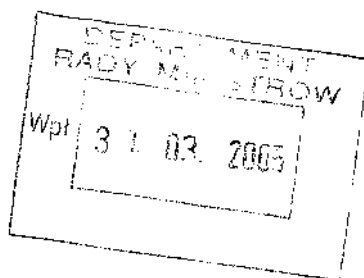
**Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. nr 106, poz. 494) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Ministra Jarosława Pietrasa, działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.**

W związku z przedstawionym projektem ustawy (nr RM 10-47-05; Nowy Tekst) pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Przedmiot projektowanej regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Krzysztof Opawski  
Minister Infrastruktury



**Projekt**

**ZARZĄDZENIE NR  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie regulaminu działania  
Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych**

Na podstawie art. 18 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§1.** Określa się regulamin działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, stanowiący załącznik do zarządzenia.

**§2.** Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr ..., poz. ... .

Załącznik do zarządzenia Ministra Infrastruktury z  
dnia ..... (poz. ....)

## **REGULAMIN DZIAŁANIA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

#### **§ 1.**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych działa przy ministrze właściwym do spraw transportu, zwanym dalej „Ministrem”.

#### **§ 2.**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „Komisją”, wykonuje zadania w imieniu Ministra na podstawie:

- 1) ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”;
- 2) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... w sprawie badania wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanego dalej „rozporządzeniem”;
- 3) niniejszego Regulaminu.

#### **§ 3.**

1. Działaniami Komisji kieruje Przewodniczący Komisji.

2. W razie nieobecności Przewodniczącego Komisji działaniami Komisji kieruje wyznaczony przez niego Zastępca. Jeżeli Zastępcy Przewodniczącego nie zostali powołani lub są nieobecni działaniami Komisji kieruje wyznaczony przez Przewodniczącego członek Komisji.

#### **§ 4.**

1. Komisja działa poprzez następujące jednostki organizacyjne:

- 1) Biuro Komisji;
- 2) przedstawicielstwa terenowe z siedzibą w Malborku, Katowicach, Poznaniu, Rzeszowie i Wrocławiu, zwane dalej „przedstawicielstwami”.

2. Zasięg terytorialny działania przedstawicielstw i Biura Komisji określa tabela w załączniku nr 1 do Regulaminu.

3. Obowiązki Szefa przedstawicielstwa powierza wybranemu przez siebie członkowi Komisji Przewodniczący Komisji. Zmian personalnych na tym stanowisku może dokonać z uzasadnionych przyczyn Przewodniczący Komisji.

4. Szefowie przedstawicielstw podlegają Przewodniczącemu Komisji.



## § 5.

1. Przewodniczący Komisji koordynuje realizację zadań Komisji, zapewnia właściwą organizację pracy i jej sprawne działanie.

2. Do obowiązków Przewodniczącego Komisji należy w szczególności:

- 1) ustalanie zakresu czynności pracowników obsługi Komisji oraz bezpośrednia kontrola realizacji przydzielonych im zadań;
- 2) nadzór nad prowadzeniem spraw administracyjno-budżetowych Komisji, a w szczególności podejmowanie decyzji o konieczności wykonania ekspertyz, z uwzględnieniem procedur obowiązujących w Ministerstwie Infrastruktury;
- 3) reprezentowanie na zewnątrz Ministra w sprawach należących do zakresu działalności Komisji, a nie zastrzeżonych odrębną decyzją Ministra;
- 4) zapewnienie organizacyjnych warunków współpracy Komisji z Komisją Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, a także z właściwymi organizacjami międzynarodowymi i organami państw obcych w zakresie określonym w art. 137 ust. 6 ustawy;
- 5) składanie Ministrowi rocznego sprawozdania z realizacji zadań Komisji, obejmującego w szczególności wykaz zdarzeń lotniczych objętych badaniami prowadzonymi przez Komisję i stan realizacji tych badań oraz wnioski mające na celu ich usprawnienie;
- 6) nadzór nad przestrzeganiem przez pracowników przepisów o ochronie informacji niejawnych i ochronie danych osobowych;
- 7) zapoznawanie się na bieżąco z materiałami krajowymi i zagranicznymi z zakresu badań wypadków i incydentów lotniczych;
- 8) zapewnienie stałego podnoszenia kwalifikacji pracowników, w szczególności poprzez kierowanie ich na specjalistyczne szkolenia i konferencje.

3. W ramach działalności merytorycznej do Przewodniczącego Komisji w szczególności należy:

- 1) organizacja i prowadzenie badań wypadków i incydentów lotniczych oraz nadzór nad ich właściwym przebiegiem;
- 2) podejmowanie decyzji o konieczności przeprowadzenia ekspertyz i ich zakresie oraz wybór wykonawców;
- 3) wyznaczanie terminów i prowadzenie posiedzeń Komisji;

4. Przewodniczący Komisji, w zakresie swego działania, podejmuje decyzje nie zastrzeżone do kompetencji innych osób, a w szczególności:

- 1) w sprawach osobowych pracowników Komisji;
- 2) w sprawach ustalania list ekspertów i rzeczoznawców;
- 3) w sprawach określonych przez Ministra w odrębnym upoważnieniu.

## § 6.

1. Do obowiązków Zastępcy Przewodniczącego należy przede wszystkim:

- 1) zastępowanie Przewodniczącego Komisji;
- 2) badanie wypadków i incydentów lotniczych;
- 3) nadzór merytoryczny nad prowadzonymi badaniami, odpowiednio w zakresie swoich kompetencji;
- 4) zgłaszanie Przewodniczącemu Komisji wniosków o wykonanie ekspertyz oraz opiniowanie konieczności ich wykonania w przypadku gdy z wnioskiem występuje kierujący zespołem badawczym;
- 5) ścisła współpraca z Sekretarzem Komisji, w szczególności przy kompletowaniu dokumentów dotyczących wypadków i incydentów lotniczych;

- 6) zapoznawanie się na bieżąco z materiałami krajowymi i zagranicznymi z zakresu badań wypadków i incydentów lotniczych;
2. Do obowiązków Zastępcy Przewodniczącego do spraw pilotażowych należy ponadto, w szczególności:
- 1) zgłaszanie Przewodniczącemu Komisji wniosków o wykonanie ekspertyz z zakresu czynnika ludzkiego;
  - 2) ustalanie składu grupy wyszkoleniowej oraz zakresu jej działań, w porozumieniu z kierującym zespołem badawczym;
  - 3) współdziałanie z Wiceprezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego do spraw operacyjno-lotniczych w sprawach dotyczących personelu lotniczego, operacji statków powietrznych i ruchu lotniczego;
  - 4) współdziałanie z Wiceprezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego do spraw technicznych w sprawach dotyczących lotnisk.
3. Do obowiązków Zastępcy Przewodniczącego do spraw technicznych należy ponadto, w szczególności:
- 1) zgłaszanie Przewodniczącemu Komisji wniosków o wykonanie ekspertyz technicznych;
  - 2) ustalanie składu grupy technicznej oraz zakresu jej działań, w porozumieniu z kierującym zespołem badawczym;
  - 3) współdziałanie z Wiceprezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego do spraw technicznych w sprawach dotyczących konstrukcji, wytwarzania i eksploatacji statków powietrznych;
  - 4) nadzór nad wykorzystaniem środków transportu oraz wyposażenia Komisji.

## § 7.

Do obowiązków Członka Komisji należy przede wszystkim:

- 1) badanie wypadków i incydentów lotniczych;
- 2) wnioskowanie o wykonanie ekspertyz;
- 3) uczestnictwo w posiedzeniach Komisji;
- 4) zapoznawanie się na bieżąco z materiałami krajowymi i zagranicznymi z zakresu badań wypadków i incydentów lotniczych;

## § 8.

1. Do obowiązków Sekretarza Komisji, należy:

- 1) nadzorowanie pracowników obsługi organizacyjnej Komisji.
- 2) ustalanie z Przewodniczącym Komisji programu i terminów posiedzeń, zawiadamianie o terminie posiedzeń osób mających w nich wziąć udział;
- 3) kontrola pod względem formalnym uchwał Komisji przed podpisaniem ich przez członków Komisji;
- 4) prowadzenie ewidencji wypadków i incydentów lotniczych;
- 5) prowadzenie ewidencji dokumentacji z badania wypadków i incydentów lotniczych;
- 6) współdziałanie z zespołem bezpieczeństwa lotów Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie obejmującym statystyki wypadków i incydentów lotniczych;
- 7) prowadzenie ewidencji legitymacji wydanych Członkom Komisji, oraz innych upoważnień, w szczególności, o których mowa w § 3 ust. 4.

2. Sekretarz Komisji współpracuje z Wiceprezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego do spraw ekonomiczno-prawnych w zakresie prawa lotniczego.

## § 9.

1. Do stałych obowiązków Szefa przedstawicielstwa należy:

- 1) zapewnienie właściwej organizacji pracy i sprawnego funkcjonowania przedstawicielstwa, ustalanie zakresu czynności pracowników przedstawicielstwa oraz bezpośrednia kontrola realizacji zadań przydzielonych pracownikom;
- 2) zawiadamianie Przewodniczącego Komisji o wypadkach i incydentach lotniczych zaistniałych na terenie podległym przedstawicielstwu;
- 3) informowanie o konieczności wykonania ekspertyz;
- 4) nadzór nad przestrzeganiem przez pracowników przepisów o ochronie informacji niejawnych i ochronie danych osobowych;
- 5) zapoznawanie się na bieżąco z materiałami krajowymi i zagranicznymi z zakresu badań wypadków i incydentów lotniczych;
- 6) zapewnienie właściwego wykorzystywania wiedzy i umiejętności pracowników;
- 7) nadzór nad prowadzeniem spraw administracyjno-budżetowych przedstawicielstwa,

a ponadto wykonywanie obowiązków należących do członka Komisji.

2. Do zadań Szefa przedstawicielstwa należy także współpraca z naczelnikiem delegatury terenowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego właściwym terytorialnie w zakresie bezpieczeństwa lotów.

## **§ 10.**

1. W Biurze i przedstawicielstwach Komisji pomocnicze czynności badawcze wykonują osoby obsługi Komisji, działające z upoważnienia Komisji.

2. Do obowiązków osób, o których mowa w ust. 1, należy:

- 1) uczestniczenie w badaniu prowadzonym przez zespół badawczy zaistniałego wypadku lub incydentu lotniczego w ramach swojej specjalizacji;
- 2) przygotowywanie i opracowywanie materiałów na posiedzenia Komisji w ramach swojej specjalizacji;
- 3) wnioskowanie o konieczności wykonania ekspertyz;
- 4) zapoznawanie się na bieżąco z materiałami krajowymi i zagranicznymi z zakresu badań wypadków i incydentów lotniczych;
- 5) prowadzenie stałych zadań przydzielonych przez przełożonego, leżących w profilu działalności Komisji.

## **§ 11.**

1. Kwalifikowanie zdarzeń lotniczych w celu powołania zespołu badawczego do przeprowadzenia badania wypadku lub incydentu lotniczego, może być dokonane przez każdego członka Komisji, który otrzymał informację o tym zdarzeniu.

2. Osoba, która otrzymała informację o wypadku lub incydencie lotniczym informuje niezwłocznie o zdarzeniu Przewodniczącego Komisji.

3. W przypadkach budzących wątpliwość, czy zdarzenie jest wypadkiem czy incydentem lotniczym w rozumieniu przepisów ustawy, zakwalifikowania dokonuje Przewodniczący Komisji lub jego Zastępca.

## **§ 12.**

1. Równocześnie z podjęciem wiadomości o zaistnieniu wypadku lub incydentu lotniczego Przewodniczący Komisji wyznacza kierującego zespołem badawczym i w porozumieniu z nim oraz Zastępcami ustala skład tego zespołu.

2. W przypadku odstąpienia przez Komisję od badania incydentu lotniczego, Przewodniczący Komisji lub jego Zastępca wyznacza spośród członków Komisji osobę nadzorującą badanie podjęte przez podmiot, o którym mowa w § 4 ust. 2 rozporządzenia. Informację o odstąpieniu od badania i wyznaczeniu osoby nadzorującej przekazuje się temu podmiotowi niezwłocznie.

3. Członek Komisji, o którym mowa w ust. 2, przedstawia Komisji zaopiniowane przez siebie wyniki badania incydentu lotniczego przekazane przez podmiot prowadzący badanie.

### **§ 13.**

1. W zależności od potrzeb kierujący zespołem badawczym może wydzielić w ramach zespołu badawczego problemowe grupy robocze i wyznaczyć osoby odpowiedzialne za realizację nałożonych na te grupy zadań.

2. W przypadku konieczności powiększenia składu zespołu badawczego, na wniosek kierującego zespołem badawczym, Przewodniczący Komisji w porozumieniu z Zastępcami podejmuje decyzję o włączeniu dodatkowych osób do zespołu badawczego (grupy roboczej).

3. Zespoły badawcze powołuje się spośród składu Komisji, ekspertów oraz osób mogących w jakikolwiek sposób być przydatnymi przy badaniu wypadku lub incydentu lotniczego.

4. Osoby, o których mowa w ust. 3, powinny reprezentować specjalności mogące być przydatne podczas badania, a w szczególności z zakresu:

- 1) prawa;
- 2) wykszolenia lotniczego;
- 3) eksploatacji sprzętu lotniczego;
- 4) ruchu lotniczego;
- 5) konstrukcji sprzętu lotniczego;
- 6) medycyny sądowej i lotniczej;
- 7) psychologii;
- 8) meteorologii;
- 9) zarządzania organizacjami lotniczymi;
- 10) sportów lotniczych;

i innych, z uwzględnieniem różnych rodzajów statków powietrznych.

### **§ 14.**

Przewodniczący Komisji, jego Zastępcy i kierujący zespołem badawczym, odpowiedzialni za ustalenie składu zespołu badawczego, powinni uwzględnić, że osoby wyznaczone do badania wypadku lub incydentu lotniczego, podjętego przez Komisję, nie mogą pozostawać w zależności służbowej od osób i instytucji mających związek z badanym zdarzeniem lub w nim uczestniczących, jak również same pozostawać w takim związku lub być uczestnikami badanego zdarzenia.

### **§ 15.**

Przewodniczący Komisji ma prawo:

- 1) do włączenia się w skład zespołu badawczego;
- 2) w uzasadnionych przypadkach:

- a) powołania nowego zespołu badawczego, który przejmie obowiązki poprzednio wyznaczonego;
- b) wyznaczenia innej osoby kierującej zespołem badawczym lub zmiany osób wchodzących w skład zespołu.

## **§ 16.**

1. Za prawidłowość przeprowadzanych czynności mających na celu zebranie dokumentacji niezbędnej do podjęcia przez Komisję uchwały zamykającej badanie wypadku lub incydentu lotniczego odpowiedzialna jest osoba kierująca zespołem badawczym.
2. Kierujący zespołem badawczym wyznacza i koordynuje czynności wykonywane przez osoby będące w składzie zespołu badawczego, z zastrzeżeniem § 5.
3. Osoby wyznaczone do składu zespołu badawczego mogą zwracać się bezpośrednio do Przewodniczącego Komisji o doraźne rozpatrzenie sprawy spornej. Sprawę rozstrzyga Przewodniczący Komisji po konsultacji z Zastępcami.
4. Kierujący wraz z zespołem badawczym przygotowuje projekt raportu końcowego wraz z projektem uchwały i przedstawia te projekty na posiedzeniu Komisji.
5. Kierujący zespołem badawczym w porozumieniu z Przewodniczącym Komisji, powiadamia osoby zainteresowane o możliwości zapoznania się z projektem raportu końcowego z wyłączeniem projektu uchwały, określając termin do tego zapoznania nie krótszy niż 10 dni o momencie powiadomienia. Powiadomienie może mieć formę dowolną, w szczególności powiadomienia telefonicznego lub drogą elektroniczną. W przypadku skorzystania przez osoby uprawnione z prawa do zapoznania się z projektem raportu końcowego fakt ten potwierdza się na formularzu, którego wzór określa załącznik nr 2 do Regulaminu.

## **§ 17.**

1. Sekretarz Komisji na co najmniej 7 dni przed wyznaczonym terminem posiedzenia powiadamia członków Komisji oraz inne osoby mające w nim uczestniczyć o jego terminie a także o możliwościach zapoznania się z dokumentacją zaplanowanych na to posiedzenie spraw.
2. Przewodniczący Komisji może w uzasadnionych przypadkach odstąpić od obowiązku powiadomienia w terminie, o którym mowa w ust. 1. Termin ten nie może być jednak krótszy niż 2 dni.
3. Osoby biorące udział w posiedzeniu, na którym planowane jest podjęcie uchwały zamykającej badanie wypadku, powinny zapoznać się przed posiedzeniem z aktami sprawy i projektami raportu końcowego oraz uchwały.

## **§ 18.**

1. W posiedzeniu biorą udział:
  - 1) członkowie Komisji;
  - 2) zespół badawczy;
  - 3) oraz inne osoby zaproszone za zgodą Przewodniczącego Komisji przez kierującego zespołem badawczym.
2. Każdy z uczestników posiedzenia ma prawo do zadawania pytań i udzielania odpowiedzi.
3. W głosowaniu uczestniczą jedynie członkowie Komisji. Głosowanie nie powinno odbywać się w obecności osób, o których mowa w ust.1 pkt 3.

## **§ 19.**

1. Na posiedzeniu Komisji sprawę referuje kierujący zespołem lub wyznaczona przez niego osoba.
2. W przypadku badania incydentu lotniczego prowadzonego przez podmioty, o których mowa w § 4 ust. 2 rozporządzenia, sprawę referuje osoba nadzorująca to badanie.

## **§ 20.**

1. Podjęcie uchwały odbywa się większością głosów w głosowaniu jawnym.
2. Uchwała ma formę pisemną i zawiera podpisy wszystkich członków Komisji uczestniczących w jej podejmowaniu.

## **§ 21.**

Członek Komisji, który nie zgodził się podczas głosowania z większością, może zgłosić zdanie odrębne i obowiązany jest uzasadnić je na piśmie przed podpisaniem uchwały. Zdanie odrębne wraz z uzasadnieniem stanowi integralną część uchwały.

## **§ 22.**

1. Z posiedzenia sporządza się protokół, który przechowywany jest w siedzibie Komisji.
2. Protokół obejmuje datę sporządzenia, miejsce i datę posiedzenia, listę uczestników i charakter ich uczestnictwa, wykaz poruszanych spraw, przebieg dyskusji i inne informacje, podpis protokolanta i Przewodniczącego Komisji lub jego Zastępcy.
3. Protokół może być sporządzony również w formie zapisu magnetofonowego o ile zawiera wszystkie informacje, o których mowa w ust. 2, za wyjątkiem podpisów. W przypadku tej formy sporządzenia protokołu wymagane jest zabezpieczenie taśmy przed uszkodzeniem lub przypadkową utratą zapisu.

## **§ 23.**

1. Dokumentacja badania wypadku lub incydentu lotniczego obejmuje:
  - 1) uchwałę, której wzór określa załącznik nr 3 do Regulaminu, zamieszczaną przed częścią opisową raportu;
  - 2) raport końcowy nie zawierający danych osobowych, sporządzony zgodnie z zaleceniami Aneksu 13 ICAO i podręcznikami badania wypadków i incydentów lotniczych wydanymi przez ICAO, w sposób uwzględniający charakter badanego zdarzenia;
  - 3) akta sprawy zawierające inne niezbędne dokumenty zgromadzone w trakcie prowadzonych badań, a w szczególności protokół zeznania świadka, którego wzór określa załącznik nr 4 do Regulaminu, szkice miejsca zdarzenia, album zdjęć, kserokopie dokumentów statku powietrznego i personelu lotniczego uczestniczącego w zdarzeniu, wyniki przeprowadzonych badań i ekspertyz, notatki służbowe.
2. Za przygotowanie dokumentacji odpowiedzialny jest kierujący zespołem badawczym.

## **§ 24.**

Komisja może podejmować inne uchwały, w tym w szczególności:

- 1) uchwały dotyczące odstąpienia od prowadzenia badania – większością głosów;
- 2) uchwały dotyczące powierzenia osobie funkcji eksperta Komisji i upoważnień, o których mowa w art. 136 ust. 3 ustawy – większością głosów;
- 3) uchwały dotyczące wniosku o odwołanie członka Komisji – w sposób określony w przepisach ustawy;
- 4) inne uchwały dotyczące działania Komisji nie uregulowane innymi przepisami.

## § 25.

1. Obsługę finansową i administracyjną związaną z pracami Komisji, w ramach wydatków ustalonych na ten cel w planie finansowym, zgodnie z zakresem zadań wynikających z Regulaminu Organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury wykonuje Biuro Administracyjno-Budżetowe. W rozliczeniach finansowych stosuje się aktualnie obowiązującą w Ministerstwie Infrastruktury instrukcję kontroli wewnętrznej i obiegu dokumentów finansowo-księgowych.

2. Będące w dyspozycji Komisji samochody służbowe są obsługiwane przez Gospodarstwo Pomocnicze Ministerstwa Infrastruktury. Do rozliczania kosztów ich użytkowania stosuje się procedury rozliczeń pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a Gospodarstwem Pomocniczym.

3. W zakresie udzielania zamówień publicznych stosuje się procedury wynikające z Decyzji Dyrektora Generalnego Ministerstwa Infrastruktury w sprawie udzielania zamówień.

## § 26.

1. Członkowie i pracownicy Komisji w związku z wykonywaniem powierzonych obowiązków w czasie delegacji służbowej otrzymują diety, zwrot kosztów podróży i noclegów. Do diet i innych należności z tytułu podróży służbowych stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące:

- 1) wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na terenie kraju;
- 2) wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju.

2. W związku z badaniem wypadku lub incydentu lotniczego zwraca się, w ramach środków przeznaczonych na działalność Komisji, ekspertom biorącym udział w badaniu zdarzenia faktycznie poniesione koszty, potwierdzone stosownymi dokumentami, z tytułu:

- 1) odbytej podróży według taryfy przewozowej środka komunikacji samochodowej lub kolejowej – maksymalnie I klasa pociąg pospieszny lub ekspresowy bądź II klasa IC, ECE;
- 2) odbytej podróży według taryfy przewozowej środka komunikacji lotniczej – *economy class*, w przypadkach szczególnych, po wcześniejszej akceptacji Przewodniczącego Komisji;
- 3) noclegów do kwoty limitu ustalonego w Ministerstwie Infrastruktury.

3. Dokumenty, o których mowa w ust. 2, muszą być zaakceptowane do realizacji przez Przewodniczącego Komisji.

4. W ramach planu budżetowego wydatków związanych z działalnością Komisji finansowane są szkolenia jej członków i pracowników.

### **§ 27.**

W celu zabezpieczenia wykonywania zadań wyznaczonym pracownikom mogą być udzielane stałe zaliczki na wydatki związane z prowadzeniem badań wypadków lub incydentów lotniczych.

### **§ 28.**

Członkom i pracownikom Komisji na czas prowadzenia badań zdarzeń lotniczych, przysługuje wyposażenie w sprzęt specjalistyczny i odzież ochronną zgodnie z przepisami BHP i obowiązującą Tabelą przydziału odzieży indywidualnej, ochronnej i obuwia roboczego.

### **§ 29.**

W przypadku braku możliwości wykonania niezbędnej do celu badania wypadku lub incydentu lotniczego ekspertyzy, opinii lub projektu Raportu Końcowego przez członków Komisji, albo jeżeli będzie to uzasadnione względami bezpieczeństwa, przepisami proceduralnymi organów dochodzeniowych lub przedłużającym się czasem prowadzenia badań, Przewodniczący Komisji może zlecić wykonanie ww. czynności ekspertom.

### **§ 30.**

1. Przewodniczący Komisji sporządza listę ekspertów. Ekspert wpisywany jest na listę ekspertów po akceptacji jego kandydatury przez Komisję.
2. Lista ekspertów jest uaktualniana nie rzadziej niż co 2 lata.



**Zasięg terytorialny działania Biura i przedstawicielstw  
Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych**

Jednostka	Siedziba	Zasięg terytorialny – województwa
Przedstawicielstwo Północne	Malbork	Kujawsko-pomorskie Pomorskie Warmińsko-mazurskie
Przedstawicielstwo Południowe	Katowice	Małopolskie Śląskie Świętokrzyskie
Przedstawicielstwo Zachodnie	Poznań	Lubuskie Wielkopolskie Zachodnio-pomorskie
Przedstawicielstwo Południowo-Wschodnie	Rzeszów	Lubelskie Podkarpackie
Biuro Komisji	Warszawa	Wszystkie przedstawicielstwa oraz Łódzkie Mazowieckie Podlaskie
Przedstawicielstwo Południowo-Zachodnie	Wrocław	Dolnośląskie Opolskie





**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY**  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Nr akt:

## UCHWAŁA

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Przewodniczący:

Sekretarz:

Z-ca Przewodniczącego:

Członkowie:

po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu *(wstawić datę)* wypadku *(wstawić nazwę statku powietrznego)* o znakach rozpoznawczych *(wstawić znak rozpoznawczy lub identyfikacyjny np. nr fabryczny, jeżeli posiada, lub informację o braku takich)*, który wydarzył się w dniu *(wstawić datę)* w miejscowości *(wstawić miejscowość)*, **działając na podstawie § 16 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia            w sprawie badania wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr ..., poz. ...)**, ustaliła co następuje:

### 1. PRZYCZYNA WYPADKU LOTNICZEGO.

*(wstawić ustaloną przyczynę lub informację o braku możliwości jej ustalenia, ewentualnie okoliczności mające wpływ na zaistnienie zdarzenia)*

=   =   =

### 1. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE.

Na podstawie wyników badania wypadku lotniczego, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych stawia następujące wnioski odnośnie zastosowania środków zapobiegawczych i środków mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa lotów i skoków spadochronowych:

*(podać treść zaleceń i wniosków w miarę potrzeby z uzasadnieniem)*

=   =   =

### *Podpisy komisji*

Przewodniczący:

Członek:

Z-ca Przewodniczącego:

Członek:

Z-ca Przewodniczącego:

Członek:

Sekretarz:

Członek:



**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY**  
*Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych*

**00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6; tel. +48 (22) 630 11 44; 630 11 42;**  
**Fax.+48 (22) 630 11 43**

Załącznik do protokołu badania wypadku

## Protokół zeznania

W sprawie wypadku lotniczego:

.....  
(rodzaj statku powietrznego) (znaki rozpoznawcze)  
zaistniałego w dniu: ..... w miejscowości: .....

W dniu:

.....  
(nazwisko i imię oraz stanowisko sporządzającego protokół)  
przesłuchał: ..... lat: ..... zawód: .....  
(nazwisko i imię zeznającego)

miejsce pracy: .....

.....  
tel. ....

adres zamieszkania: .....

.....  
tel. ....

Upředzony o odpowiedzialności karnej z art. 233. § 1. Kodeksu Karnego: „Kto składając zeznanie mające służyć za dowód w postępowaniu sądowym lub innym postępowaniu prowadzonym na podstawie ustawy, zeznaje nieprawdę lub zataja prawdę, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3”, zeznaje co następuje:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

podpis przyjmującego zeznanie:

strona .....

podpis składającego zeznanie:

## **Uzasadnienie**

Wydanie przez ministra właściwego do spraw transportu zarządzenia określającego Regulamin Działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych wiąże się z dokonywaną obecnie nowelizacją ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, ze zm.). Upoważnienie ustawowe do wydania zarządzenia zawarte zostało w zmienianym, w ramach tej nowelizacji, art. 18 ust. 3 ustawy.

W projekcie zarządzenia uwzględniono te zmiany systemu organizacyjnego Komisji, które przewidziane zostały w projekcie ustawy zmieniającej. Znalazło to wyraz w odpowiadającym potrzebie usprawnienia działań badawczych usytuowaniu Biura Komisji i jej przedstawicielstw terenowych, a także określeniu zasięgu terytorialnego prowadzonych przez nie działań.

Nowe uregulowania wynikające z przeprowadzanej zmiany przepisów ustawowych dotyczą w szczególności: określenia stałych obowiązków szefów przedstawicielstw terenowych oraz osób działających z upoważnienia Komisji na podstawie art. 136 ust. 3 Prawa lotniczego, wprowadzenia obowiązku informowania bezpośrednio Przewodniczącego Komisji o zaistniałym wypadku lub incydencie lotniczym, uściślenia obowiązków kierującego zespołem badawczym oraz trybu podejmowania uchwał przez Komisję.

**ROZPORZĄDZENIE**

**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia .....

**w sprawie wzoru legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych  
oraz upoważnienia dla osób działających z upoważnienia Komisji**

Na podstawie art. 136 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959 i Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Określa się wzór legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, stanowiący załącznik nr 1 do rozporządzenia.

**§ 2.** Określa się wzór upoważnienia dla osób, o których mowa w art. 136 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, stanowiący załącznik nr 2 do rozporządzenia.


**§ 3.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER  
INFRASTRUKTURY**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

WZÓR LEGITYMACJI

<p>Posiadacz tego dokumentu upoważniony jest do podejmowania czynności związanych z badaniem wypadków i incydentów lotniczych cywilnych statków powietrznych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i wydawania doradnych zaleceń profilaktycznych w zakresie bezpieczeństwa lotów.</p> <p>The holder of this document is authorised to undertake actions as required for investigation of civil aircraft accidents and incidents and to issue immediate recommendations for accidents prevention within the territory of the Republic of Poland.</p> <p>mp.</p> <p>MINISTER INFRASTRUKTURY</p> <p>Warszawa, ..... f. ....</p> <p>Podstawa prawna: art.136 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112) Based on: art.136 of the Aviation Law Act dated 3 July 2002 (published in O.J. No. 130, poz.1112)</p> <p><b>Prosi się właściwe Władze o udzielenie posiadaczowi tego dokumentu wszelkiej pomocy przy wykonywaniu jego obowiązków służbowych.</b></p> <p>The competent Authorities are kindly requested to assist the holder of this document during the performance of these duties.</p>	<p>PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH THE STATE COMMISSION ON AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION</p> <p>MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY MINISTRY OF INFRASTRUCTURE</p> <p>Legitymacja nr ..... Identity card No. ....</p> <p>Nazwisko - Surname .....</p> <p>Imię - Name .....</p> <p>Stanowisko - Position .....</p> <p>Podpis posiadacza – Signature of holder .....</p> <p>Zdjęcie 3,5 x 4,5 cm</p> <p></p> <p><b>RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND</b></p>
--	---

Wymiary:

- wysokość legitymacji 85 mm,
- szerokość legitymacji 225 mm.

Legitymacja wykonana z tektury z zewnątrz pokrytej płótnem introligatorskim, nie jest laminowana folią plastikową.

Opis:

Awers (przód) legitymacji:

- tło koloru czarnego,
- wizerunek orła w formie odcisku o wymiarach 19 mm x 17 mm,
- napis "Rzeczpospolita Polska" w formie odcisku, w języku polskim i angielskim.

Rewers (tył) legitymacji:

- tło koloru białego.

Z lewej strony:

- napis "Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych"\*,
- napis "Ministerstwo Infrastruktury",
- w ramce kolorowa fotografia członka Komisji bez nakrycia głowy, o wymiarach 3,5 cm x 4,5 cm, na której w prawym dolnym rogu odciska się okrągłą, małą pieczęć Ministerstwa Infrastruktury,
- obok napis "Legitymacja nr" i wykropkowane miejsce na dokonanie wpisu,
- poniżej wykropkowane miejsca na dokonanie wpisów. Pod kropkami napisy:
- "Nazwisko",
- "Imię",
- "Stanowisko",
- "Podpis posiadacza".

Z prawej strony:


- napis "Posiadacz tego dokumentu upoważniony jest do podejmowania czynności związanych z badaniem wypadków i incydentów lotniczych cywilnych statków powietrznych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i wydawania doraźnych zaleceń profilaktycznych w zakresie bezpieczeństwa lotów.",
- napis "mp." - miejsce na odbicie okrągłej pieczętki Ministerstwa Infrastruktury,
- napis "Minister Infrastruktury" dużymi literami, wyłącznie w języku polskim,
- pod odciskiem pieczęci napis "Warszawa, ... r.", wyłącznie w języku polskim, i obok wykropkowane miejsce na podpis Ministra,
- napis "Podstawa prawna: art. 136 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112)" oraz
- napis "Prosi się właściwe Władze o udzielenie posiadaczowi tego dokumentu wszelkiej pomocy przy wykonywaniu jego obowiązków służbowych." w języku polskim pogrubioną czcionką.

---

\* Wszystkie napisy, ramki i wykropkowania w kolorze czarnym, wszystkie napisy w języku polskim i angielskim.



WZÓR UPOWAŻNIENIA

<p style="text-align: center;"><b>PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH</b> THE STATE COMMISSION ON AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION</p> <p style="text-align: center;"><b>MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY</b> MINISTRY OF INFRASTRUCTURE</p> <p>Upoważnienie nr ..... Authorisation No.</p> <div style="border: 1px dashed black; width: 150px; height: 80px; margin: 10px auto; text-align: center;"> <p>Zdjęcie 3,5 x 4,5cm</p> </div> <p style="text-align: center;">Nazwisko - Surname ..... f.</p> <p style="text-align: center;">Imię - Name .....</p> <p style="text-align: center;">Stanowisko - Position .....</p> <p style="text-align: center;">Podpis posiadacza – Signature of holder .....</p> <p style="text-align: center;">m.p.</p> <p style="text-align: center;"><b>PRZEWODNICZĄCY</b> <b>PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA</b> <b>WYPADKÓW LOTNICZYCH</b></p> <p>Warszawa, ..... f.</p> <p><small>Podstawa prawna: art.136 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2002 r. Nr 130, poz. 1112) Based on: art.136 of the Aviation Law Act dated 3 July 2002 (published in O.J. No. 130, poz.1112)</small></p> <p><b>Prosi się właścicieli Władze o udzielenie posiadaczowi tego dokumentu wszelkiej pomocy przy wykonywaniu jego obowiązków służbowych.</b></p> <p>The competent Authorities are kindly requested to assist the holder of this document during the performance of these duties.</p>	<div style="text-align: center;">  <p><b>RZECZPOLITA POLSKA</b> <b>REPUBLIC OF POLAND</b></p> </div>
---	---

## UZASADNIENIE

Konieczności wydania przedmiotowego rozporządzenia wynika ze zmiany art. 136 w związku ze zmianą art. 18 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, ze zm.). Zmiana polega na dodaniu w art. 136 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze nowego ust. 4, w którym obecnie zawarta jest delegacja do określenia wzorów dokumentów. Przepis ten stanowi, że minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji i upoważnienia dla osób, o których mowa w ust. 3, mając na uwadze, w szczególności, dane niezbędne do identyfikacji tych osób.

Dotychczas wzory dokumentów, o których mowa w art. 136 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, określone były w:

- 1) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2003 r. w sprawie szczegółowych wymagań kwalifikacyjnych członków i ekspertów Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (Dz. U. Nr 62, poz. 562) – wzór legitymacji;
- 2) zarządzeniu Nr 27 Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2004 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (Dz. Urz. MI. Nr 20, poz. 214) – wzór upoważnienia.

Projektowane rozporządzenie ma na celu uporządkowanie regulacji dotyczącej Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, tak by dokumenty potwierdzające określone uprawnienia członków Komisji, jak i osób działających z jej upoważnienia, określone były w jednym akcie normatywnym.

### Ocena Skutków Regulacji

1. **Wpływ na budżet państwa** – regulacja nie wpłynie na budżet państwa.
2. **Wpływ na rynek pracy** – proponowana regulacja nie wpłynie na rynek.
3. **Wpływ na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki** – projektowana regulacja nie ma wpływu na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki.
4. **Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.

## UZASADNIENIE

Proponowana treść rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie czasu pracy i odpoczynku członków załóg statków powietrznych ma na celu wdrożenie do krajowego porządku prawnego wymagań:

1. dyrektywy 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotyczącej Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA), i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA),
2. rozporządzenia w sprawie zmiany rozporządzenia Rady 3922/91 dotyczące harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych z zakresie lotnictwa cywilnego (EU – OPS)COM(2000)121 obejmującego m.in. zagadnienia czasu pracy.

Proponowane rozporządzenie ma zastąpić dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 grudnia 2002 r. w sprawie czasu pracy i wypoczynku załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 219, poz. 1841).

Działania podjęte w tej kwestii przez Urząd Lotnictwa Cywilnego są również efektem uwzględnienia uwag i spostrzeżeń zgłaszanych przez różne środowiska lotnicze w odniesieniu do dotychczasowego rozporządzenia w sprawie czasu pracy i wypoczynku załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego.

*Ocena skutków regulacji*

- 1) **Wpływ na budżet państwa** – regulacja nie wpłynie na budżet państwa
- 2) **Wpływ na rynek pracy** – proponowana regulacja może pośrednio skutkować dążeniem ze strony pracodawców do zmniejszenia zatrudnienia w przedsiębiorstwach lotniczych.
- 3) **Wpływ na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki** – projektowana regulacja będzie miała wpływ na optymalizację zatrudnienia.
- 4) **Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.
- 5) **Wpływ na podmioty działające na rynku przewozów lotniczych** – projektowana regulacja wpłynie na zwiększenia konkurencyjność na rynku przewozów lotniczych

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia .....

**w sprawie czasu pracy i odpoczynku członków załóg statków powietrznych**

Na podstawie art. 103i ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**

**Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa szczegółowe zasady organizacji pracy i czasu pracy, w tym rozkładów czasu pracy i wypoczynku, oraz planowania, rozliczania i ewidencjonowania czasu pracy członków załóg statków powietrznych.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) pracujący członek załogi (*operating crew member*) – członka załogi statku powietrznego, który wykonuje powierzone mu na pokładzie statku powietrznego obowiązki podczas całego lub części lotu;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

- 2) powiększony skład załogi lotniczej (*augmented flight crew*) – załogę lotniczą statku powietrznego składającą się z członków w liczbie większej od liczby minimalnej wymaganej dla użytkowania tego statku, kiedy każdy z członków załogi lotniczej może opuścić swoje stanowisko i zostać w tym czasie zastąpiony przez innego, odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi lotniczej;
- 3) praca (*duty*) – każde zadanie wyznaczone członkowi załogi statku powietrznego do wykonania przez pracodawcę w związku z prowadzoną przez tego pracodawcę działalnością lotniczą; czas spędzony przez członka załogi w podróży służbowej nie jest liczony jako odcinek lotu;
- 4) czas powiadamiania – określony przez pracodawcę przedział czasu, między powiadomieniem pełniącego dyżur poza lotniskiem członka załogi statku powietrznego o konieczności stawienia się do pełnienia czynności lotniczych, a wskazanym czasem przystąpienia do tych czynności;
- 5) czas zgłoszenia gotowości (*reporting time*) – określony przez pracodawcę czas przed planowanym lotem, kiedy członek załogi musi stawić się do pełnienia czynności lotniczych, jednak nie krótszy niż 30 minut przed planowanym czasem startu;
- 6) dzień lokalny (*local day*) – cykl kolejnych 24 godzin rozpoczynający się o godzinie 00.00 czasu lokalnego;
- 7) okno Circadiańskie (*Window of Circadian Low – WOCL*) – przedział czasu pomiędzy godziną 02.00 oraz godziną 05.59, kiedy wydolność organizmu człowieka jest obniżona; w paśmie trzech sąsiednich stref czasowych przedział czasu definiujący okno Circadiańskie odnosi się do czasu lokalnego, właściwego dla lotniska macierzystego; poza pasmem tych trzech stref czasowych okno Circadiańskie może być odniesione do czasu lokalnego lotniska macierzystego tylko podczas pierwszych 48 godzin licząc od wylotu ze strefy czasowej właściwej dla lotniska macierzystego natomiast po upływie tych 48 godzin należy w planowaniu stosować czas lokalny w miejscu startu;
- 8) port macierzysty (*home base*) – wyznaczone członkowi załogi statku powietrznego przez pracodawcę miejsce, z którego rozpoczyna on i kończy pracę lub serię cykli pracy i gdzie, w normalnych okolicznościach, pracodawca nie jest odpowiedzialny za jego zakwaterowanie;

9) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2000 r. Prawo lotnicze.

## **Rozdział 2**

### **Organizacja pracy w przewozie lotniczym**

§ 3. Przewoźnik ustanawia i publikuje w instrukcji operacyjnej przyjęty w przedsiębiorstwie system planowania czasu pracy, pełnienia czynności lotniczych oraz wypoczynku zatrudnionych członków załóg statków powietrznych, a także zasady wprowadzania i powiadamiania o zmianach w opublikowanych już planach.

§ 4. Przewoźnik zapewnia, aby:

1) loty były planowane tak, aby mogły zostać zakończone bez przekroczenia ograniczeń czasu pełnienia czynności lotniczych, a jednocześnie, aby uwzględniały czas niezbędny członkowi załogi na przygotowanie się do lotu, wykonanie lotu oraz na dopełnienie obowiązków po zakończeniu lotu;

2) indywidualne rozkłady czasu pracy były podawane do wiadomości członków załóg z takim wyprzedzeniem, które umożliwi im zaplanowanie odpowiedniego wypoczynku.

§ 5. Przewoźnik określa minimalny czas, jaki jest niezbędny dla wykonania przez członka załogi wszystkich wymaganych przepisami bezpieczeństwa czynności przygotowawczych przed lotem i po locie na ziemi.

§ 6. Przewoźnik prowadzi ocenę związków występujących pomiędzy częstotliwością lotów, a systemem organizacji pracy, w tym pełnienia czynności lotniczych i wypoczynku członka załogi biorąc pod uwagę skumulowane skutki zmęczenia, wynikające ze stosowania długich okresów pełnienia czynności lotniczych przedzielonych minimalnymi okresami wypoczynku.

§ 7. Przewoźnik nie stosuje organizacji pracy przewidującej naprzemienną dzienną/nocną pracę lub podróże służbowe członków załóg, w celu uniknięcia poważnego zakłócenia dobowego rytmu biologicznego pracy i snu.

§ 8. Przewoźnik może nie uwzględniać ograniczeń związanych z liczbą odcinków lotu, jeżeli zwiększy skład wieloosobowej załogi statku powietrznego o dodatkowego pilota z

uprawnieniami dowódcy na tym typie samolotu oraz personelu pokładowego o co najmniej połowę minimalnej ich liczby;

§ 9. Dowódca załogi może nie uwzględniać ograniczeń związanych z liczbą odcinków lotu, podanych w § 8, jeżeli wykonuje lot w powiększonym składzie załogi.

§ 10. Przewoźnik wyznacza każdemu zatrudnionemu członkowi załogi jego lotnisko macierzyste, z którego będzie on wykonywał loty. W tym samym czasie członek załogi może mieć wyznaczone tylko jedno lotnisko macierzyste.

§ 11. Przewoźnik zapewnia członkowi załogi dyżurującemu na lotnisku macierzystym ciche i komfortowe miejsce jego pełnienia, odizolowane od osób postronnych.

§ 12. W przypadku pełnienia dyżuru poza lotniskiem macierzystym, gdy jego czas przekracza 6 godzin albo, kiedy ponad 4 godziny tego dyżuru przypadają na okres między godziną 22<sup>00</sup>-06<sup>00</sup> czasu lokalnego, przewoźnik zapewnia członkowi załogi odpowiednie warunki do leżenia i sporządzenia prostego posiłku w miejscu pełnienia dyżuru.

§ 13. Przewoźnik zapewni członkowi załogi, w czasie pełnienia czynności lotniczych, możliwość spożycia posiłku i zaspokojenia pragnienia, szczególnie, jeżeli planowany czas pełnienia tych czynności przekracza 6 godzin.

§ 14. Dowódca załogi niezwłocznie powiadamia przewoźnika o każdej podjętej przez niego decyzji w sprawach dotyczących wydłużenia czasu pracy, pełnienia czynności lotniczych lub skrócenia odpoczynku jego załogi oraz sporządza pisemny meldunek wyjaśniający przyczyny tej decyzji. Kopia tego meldunku zostanie przez przewoźnika przesłana Prezesowi Urzędu w terminie do 28 dni.

### **Rozdział 3**

#### **Organizacja czasu pracy członków załóg uczestniczących w przewozie lotniczym**

§ 15. W rozkładzie czasu pracy członka załogi, przewoźnik określa dni i godziny pracy, w tym pełnienia czynności lotniczych, dyżurów, podróży służbowych oraz niezbędne okresy wypoczynku i lokalne dni wolne od pracy. W razie zaplanowania w rozkładzie czasu pracy dyżuru, przewoźnik określa miejsce jego pełnienia, a także miejsce zgłoszenia gotowości członka załogi do wykonania lotu z dyżuru.



**§ 16.** Przewoźnik planuje odpowiednio długie okresy wypoczynku w celu wyeliminowania skutków zmęczenia poprzednimi okresami pracy i zapewnienia właściwego stanu psychofizycznego przed podjęciem następnych czynności lotniczych.

**§ 17.** Przewoźnik zapewnia, aby poszczególne okresy pełnienia czynności lotniczych były tak planowane, aby członek załogi nie był przemęczony i w każdych okolicznościach mógł wykonywać obowiązki we właściwy sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów.

**§ 18.** Przewoźnik zapewnia, aby określony w art. 103b ust. 2 pkt 3 ustawy, maksymalny czas pełnienia czynności lotniczych wynoszący 13 godzin, był pomniejszany o 30 minut po każdym kolejnym lądowaniu, licząc od trzeciego startu, ale łącznie nie więcej niż o 2 godziny.

**§ 19.** Jeżeli członek załogi rozpoczyna czynności lotnicze w przedziale czasu okna Circadiańskiego, to maksymalny czas pełnienia przez niego tych czynności, określony zgodnie z art. 103b ust. 2 ustawy, należy pomniejszyć o cały ten czas, który przypada na okres okna Circadiańskiego, ale łącznie nie więcej niż o 2 godziny.

**§ 20.** Jeżeli członek załogi kończy czynności lotnicze w przedziale czasu okna Circadiańskiego lub cykl jego czynności lotniczych mieści się całkowicie w przedziale czasu okna Circadiańskiego, to maksymalny czas pełnienia przez niego tych czynności, określony zgodnie z art. 103b ust. 2 ustawy, należy pomniejszyć o połowę tego czasu, który przypada na okres okna Circadiańskiego.

**§ 21.** Maksymalny czas pełnienia czynności lotniczych może być przedłużony maksymalnie o 2 godziny tylko, jeśli zaszły okoliczności określone art. 103b ust. 4 ustawy, z tym, że:

- 1) przedłużanie czasu pełnienia czynności lotniczych dozwolone jest tylko na pierwszych pięciu odcinkach lotu;
- 2) w lotach, które wkraczają w okres okna Circadiańskiego do 2 godzin, przedłużanie czasu pełnienia czynności lotniczych dozwolone jest tylko na pierwszych czterech odcinkach lotu;
- 3) w lotach, które wkraczają w okres okna Circadiańskiego o ponad 2 godziny, przedłużanie czasu pełnienia czynności lotniczych dozwolone jest tylko na pierwszych dwóch odcinkach lotu;

4) jeżeli przedłużenie czasu pełnienia czynności lotniczych zaczyna się w godzinach od 22.00 do 04.49, to całkowity czas pełnienia tych czynności nie może przekroczyć 11 godzin i 45 minut;

5) po zakończeniu przedłużonego czasu pełnienia czynności lotniczych przewoźnik przedłuży należny członkowi załogi czas wypoczynku po locie o dodatkowe 4 godziny;

6) przedłużenie czasu pełnienia czynności lotniczych członkowi załogi dopuszczalne jest nie więcej niż dwa razy w ciągu kolejnych 7 dni;

7) przewoźnik może zmienić rozkład czasu pracy członka załogi w trakcie okresu rozliczenia, ale tak żeby nie doszło do przekroczenia żadnej z norm określonych w art. 103b ustawy.

**§ 22.** W systemie czasu pracy z przerwami, przerwy w czasie pełnienia czynności lotniczych powinny, w miarę możliwości, równo przedzielać okresy pełnienia tych czynności i w całości być przeznaczone na nieprzerwany odpoczynek. Praca z przerwami nie może powodować przekroczenia norm czasu pracy, ani czasu pełnienia czynności lotniczych określonych w art. 103b ustawy.

**§ 23.** Przewoźnik zapewni, aby fizjologiczny wpływ różnicy czasu wynikający z przebytych przez członka załogi stref zmiany czasu, był kompensowany dodatkowym wypoczynkiem. Za każdą przebytą strefę zmiany czasu, różną o ponad 2 godziny od czasu lokalnego, przewoźnik przedłuży czas wypoczynku członka załogi o taką liczbę godzin, jaka odpowiada różnicy czasu przebytych przez niego stref zmiany czasu.

**§ 24.** Jeżeli okres nieprzerwanego wypoczynku trwa powyżej 40 godzin, to druga noc lokalna może zacząć się od godziny 20.00.

**§ 25.** Przewoźnik może wyznaczyć członka załogi do pełnienia dyżuru na lotnisku albo w innym wskazanym przez niego miejscu.

**§ 26.** Czas dyżuru na lotnisku liczony jest od chwili, kiedy członek załogi stawi się o wyznaczonej godzinie i miejscu do pełnienia dyżuru do czasu zakończenia tego dyżuru albo przerwania dyżuru przez pracodawcę i skierowania członka załogi do pełnienia czynności lotniczych.

§ 27. W przypadku przerwania dyżuru na lotnisku i skierowania członka załogi do wykonania lotu, połowę czasu odbytego dyżuru wlicza się do czasu pełnienia przez niego czynności lotniczych w tym locie.

§ 28. W przypadku opóźnienia odlotu, czas pomiędzy planowaną godziną odlotu, a ponownie wyznaczoną godziną odlotu wlicza się do czasu dyżuru.

§ 29. W lotach na samolotach lub śmigłowcach z załogą składającą się z jednego pilota maksymalny czas pełnienia przez niego czynności lotniczych nie może przekroczyć 10 godzin, a liczba planowanych w tym czasie odcinków lotu nie może przekroczyć pięciu. Przedłużanie czasu pełnienia czynności lotniczych w lotach w załodze jednoosobowej jest niedozwolone.

§ 30. W czasie dyżuru na lotnisku członek załogi ma być gotowy do natychmiastowego podjęcia czynności lotniczych i wykonania lotu.

§ 31. Dowódca załogi, po konsultacji z zainteresowanym członkiem załogi, może podjąć decyzję o skróceniu czasu pełnienia przez niego czynności lotniczych lub o wydłużeniu czasu odpoczynku, jeżeli uzna, że jest to konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa lotu.

## **Rozdział 4**

### **Organizacja pracy w usługach lotniczych**

§ 32. Pracodawca ustanawia i publikuje w instrukcji operacyjnej przyjęty w przedsiębiorstwie system planowania czasu pracy, pełnienia czynności lotniczych oraz wypoczynku zatrudnionych członków załóg statków powietrznych, a także zasady wprowadzania i powiadamiania o zmianach w opublikowanych już planach.

§ 33. Pracodawca zapewnia, aby loty były planowane tak, aby mogły zostać zakończone bez przekroczenia ograniczeń czasu pełnienia czynności lotniczych, a jednocześnie, aby uwzględniały czas niezbędny członkowi załogi na przygotowanie się do lotu, wykonanie lotu oraz na dopełnienie obowiązków po zakończeniu lotu.

§ 34. Pracodawca określa minimalny czas, jaki jest niezbędny dla wykonania przez członka załogi wszystkich wymaganych przepisami bezpieczeństwa czynności przygotowawczych przed lotem i po locie na ziemi.

§ 35. Pracodawca prowadzi ocenę związków występujących pomiędzy częstotliwością lotów, a systemem organizacji pracy, w tym pełnienia czynności lotniczych i wypoczynku członka załogi biorąc pod uwagę skumulowane skutki zmęczenia, wynikające ze stosowania długich okresów pełnienia czynności lotniczych przedzielonych minimalnymi okresami wypoczynku.

§ 36. Pracodawca nie stosuje organizacji pracy przewidującej naprzemienną dzienną/nocną pracę lub podróże służbowe członków załóg, w celu uniknięcia poważnego zakłócenia dobowego rytmu biologicznego pracy i snu.

§ 37. Pracodawca wyznacza każdemu zatrudnionemu członkowi załogi jego lotnisko macierzyste, z którego będzie on wykonywał loty. W tym samym czasie członek załogi może mieć wyznaczone tylko jedno lotnisko macierzyste.

§ 38. Pracodawca zapewnia członkowi załogi dyżurującemu na lotnisku macierzystym ciche i komfortowe miejsce jego pełnienia, odizolowane od osób postronnych.

§ 39. W przypadku pełnienia dyżuru poza lotniskiem macierzystym, gdy jego czas przekracza 6 godzin albo, kiedy ponad 4 godziny tego dyżuru przypadają na okres między godziną 22<sup>00</sup>-06<sup>00</sup> czasu lokalnego, pracodawca zapewnia członkowi załogi odpowiednie warunki do leżenia i sporządzenia prostego posiłku w miejscu pełnienia dyżuru.

§ 40. Pracodawca zapewnia członkowi załogi, w czasie pełnienia czynności lotniczych, możliwość spożycia posiłku i zaspokojenia pragnienia, szczególnie, jeżeli planowany czas pełnienia tych czynności przekracza 6 godzin.

## **Rozdział 5**

### **Organizacja czasu pracy członków załóg uczestniczących w usługach lotniczych.**

§ 41. W rozkładzie czasu pracy członka załogi, jeżeli ma to zastosowanie, pracodawca określa dni i godziny pracy, w tym pełnienia czynności lotniczych, dyżurów, podróży służbowych oraz niezbędne okresy wypoczynku i lokalne dni wolne od pracy. W razie zaplanowania w rozkładzie czasu pracy dyżuru, przewoźnik określa miejsce jego pełnienia, a także miejsce zgłoszenia gotowości członka załogi do wykonania lotu z dyżuru.

§ 42. Pracodawca planuje odpowiednio długie okresy wypoczynku w celu wyeliminowania skutków zmęczenia poprzednimi okresami pracy i zapewnienia właściwego stanu psychofizycznego przed podjęciem następnych czynności lotniczych.

§ 43. Pracodawca zapewnia, aby poszczególne okresy pełnienia czynności lotniczych były tak planowane, aby członek załogi nie był przemęczony i w każdych okolicznościach mógł wykonywać obowiązki we właściwy sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów.

§ 44. Pracodawca zapewnia, aby określony w art. 103c ust. 2 ustawy, maksymalny czas pełnienia czynności lotniczych wynoszący 10 godzin, był pomniejszany o 30 minut po każdym kolejnym lądowaniu, licząc od trzeciego startu, ale łącznie nie więcej niż o 2 godziny.

§ 45. Jeżeli członek załogi rozpoczyna czynności lotnicze w przedziale czasu okna Circadiańskiego, to maksymalny czas pełnienia przez niego tych czynności, określony zgodnie z art. 103c ust. 2 ustawy należy pomniejszyć o cały ten czas, który przypada na okres okna Circadiańskiego, ale łącznie nie więcej niż o 2 godziny.

§ 46. Jeżeli członek załogi kończy czynności lotnicze w przedziale czasu okna Circadiańskiego lub cykl jego czynności lotniczych mieści się całkowicie w przedziale czasu okna Circadiańskiego, to maksymalny czas pełnienia przez niego tych czynności, określony zgodnie z art. 103c ust. 2, należy pomniejszyć o połowę tego czasu, który przypada na okres okna Circadiańskiego.

§ 47. W systemie czasu pracy z przerwami, przerwy w czasie pełnienia czynności lotniczych powinny, w miarę możliwości, równo przedzielać okresy pełnienia tych czynności i w całości być przeznaczone na nieprzerwany odpoczynek. Praca z przerwami nie może powodować przekroczenia norm czasu pracy, ani czasu pełnienia czynności lotniczych określonych w art. 103c ustawy.

§ 48. Pracodawca może wyznaczyć członka załogi do pełnienia dyżuru na lotnisku albo w innym wskazanym przez niego miejscu.

§ 49. Czas dyżuru na lotnisku liczony jest od chwili, kiedy członek załogi stawia się o wyznaczonej godzinie i miejscu do pełnienia dyżuru do czasu zakończenia tego dyżuru albo przerwania dyżuru przez pracodawcę i skierowania członka załogi do pełnienia czynności lotniczych.

§ 50. W przypadku przerwania dyżuru na lotnisku i skierowania członka załogi do wykonania lotu, połowę czasu tego dyżuru wlicza się do czasu pełnienia przez niego czynności lotniczych w tym locie.

§ 51. Czas dyżuru na lotnisku liczony jest od chwili, kiedy członek załogi stawi się o wyznaczonej godzinie i miejscu do pełnienia dyżuru do czasu zakończenia tego dyżuru albo przerwania dyżuru przez pracodawcę i skierowania członka załogi do pełnienia czynności lotniczych.

§ 52. W przypadku przerwania dyżuru na lotnisku i skierowania członka załogi do wykonania lotu, połowę czasu tego dyżuru wlicza się do czasu pełnienia przez niego czynności lotniczych w tym locie.

§ 53. W przypadku opóźnienia odlotu, czas pomiędzy planowaną godziną odlotu, a ponownie wyznaczoną godziną odlotu wlicza się do czasu dyżuru.

§ 54. W czasie dyżuru na lotnisku członek załogi ma być gotowy do natychmiastowego podjęcia czynności lotniczych i wykonania lotu

§ 55. W lotach na samolotach lub śmigłowcach z załogą składającą się z jednego pilota maksymalny czas pełnienia przez niego czynności lotniczych nie może przekroczyć 10 godzin, a liczba planowanych w tym czasie odcinków lotu nie może przekroczyć pięciu.

## **Rozdział 6**

### **Organizacja czasu pracy członków załóg uczestniczących w operacjach lotniczej służby ratownictwa medycznego (EMS/HEMS)**

§ 56.1 Do określania zasad organizacji czasu pracy, pełnienia czynności i wypoczynku członka załogi statku powietrznego uczestniczącego w operacjach Lotniczej Służby Ratownictwa i Transportu Medycznego (EMS/HEMS) należy stosować przepisy rozdziału 4, z następującymi różnicami:

2. Pracodawca może zaplanować czas pracy członka załogi uczestniczącego w operacjach służby EMS/HEMS uczestniczącego przedziale wynoszącym maksymalnie 8 dni, w których wypełniane są obowiązki Lotniczej Służby Ratownictwa Medycznego oraz Transportu Medycznego.

3. Okres dyżuru, w którym zawarty jest czas wypoczynku krótszy niż 10 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin, nie może trwać dłużej niż 3 dni.

§ 57. Czas pełnienia dyżuru nie może przekraczać 15 godzin i 30 min. na dobę.

§ 58. Czas przerwy w wykonywaniu czynności lotniczych przekraczający 1 godzinę w czasie pełnienia dyżuru, nie jest zaliczany do czasu wykonywania czynności lotniczych.

§ 59. Jeżeli ze względu na szczególne okoliczności wystąpiło przedwczesne zmęczenie pilota, zagrażające bezpieczeństwu, jest on zobowiązany podjąć decyzję o wcześniejszym zakończeniu dyżuru.

§ 60. Przed każdym okresem dyżuru określonym w § 56 ust. 3 wypoczynek nie może być krótszy niż 24 godziny.

## **Rozdział 5**

### **Przepisy końcowe**

§ 61. Rozporządzenie wchodzi w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

W porozumieniu:

**MINISTER  
GOSPODARKI I PRACY**

**ROZPORZĄDZENIE**

**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia .....

**w sprawie działania rady koordynacyjnej oraz powoływania koordynatora i organizatora rozkładów lotów w portach lotniczych**

Na podstawie art. 67e ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959 i Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe zasady powoływania, organizację oraz sposób działania rady koordynacyjnej, w szczególności powoływania i odwoływania koordynatora, uchwalania budżetu koordynatora oraz sprawowania nadzoru nad jego działalnością;
- 2) szczegółowe zasady finansowania działalności koordynatora i organizatora rozkładów lotów, w szczególności dokonywania wpłat do budżetu;
- 3) szczegółowy sposób postępowania w razie zniesienia organizacji i koordynacji rozkładów lotów.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia i skróty oznaczają:

- 1) „rozporządzenie Nr 95/93” – Rozporządzenie Nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnotowych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.Urz.U.E. L 14, s. 1) zmienione Rozporządzeniem Nr 894 z dnia 27 maja 2002 r. (Dz.Urz.U.E. L 142, s. 3), Rozporządzeniem Nr 1554/2003 z dnia 22 lipca 2003 r. oraz Rozporządzeniem Nr 793/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. (Dz.Urz.U.E. L 138, s. 50);
- 2) „rada koordynacyjna” – radę działającą w porcie lotniczym, o którym mowa w art. 2 pkt g i pkt i rozporządzenia Nr 95/93;
- 3) port lotniczy koordynowany – port lotniczy, w którym Prezes Urzędu wprowadził koordynację rozkładów lotów, gdzie, w celu przeprowadzenia lądowania lub startu, niezbędne jest dla przewoźnika lotniczego lub każdego innego użytkownika statku powietrznego posiadanie przydziału czasu na start lub lądowanie, z wyjątkiem lotów państwowych, lądowań awaryjnych i lotów humanitarnych;
- 4) port lotniczy w organizacją rozkładów – port lotniczy, w którym Prezes Urzędu wprowadził koordynację rozkładów lotów, gdzie występuje ryzyko problemów z

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).



przepustowością w pewnych okresach dnia, tygodnia lub roku, które mogą zostać rozwiązane w drodze dobrowolnej współpracy między przewoźnikami lotniczymi;

- 5) „ustawa” – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 6) „Prezes Urzędu” – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

**§ 3.** Przed powołaniem rady koordynacyjnej, o której mowa w art. 67a ustawy, Prezes Urzędu może żądać od podmiotu, o którym mowa w art. 67a ust. 1 pkt 2 ustawy, informacji dotyczących w szczególności:

- 1) wielkości przewozów pasażerskich i towarowych,
  - 2) ilości czasów operacji wykorzystywanych przez przewoźników
- za okres dwóch poprzednich sezonów rozkładowych, w podziale na przewoźników operujących do i z danego portu lotniczego.

**§ 4.** 1. Prezes Urzędu powołuje radę koordynacyjną wprowadzając koordynację rozkładów lotów w porcie lotniczym.

2. W skład rady koordynacyjnej powoływani są przedstawiciele podmiotów:

- 1) o których mowa w art. 67a ust. 1 pkt 1, którzy w poprzednich dwóch sezonach rozkładowych wykorzystali łącznie 90% czasów operacji lotniczych wykorzystanych w danym porcie lotniczym przez wszystkich przewoźników lotniczych, posiadających koncesję wydaną przez Prezesa Urzędu;
- 2) o których mowa w art. 67a ust. 1 pkt 2 ustawy.

**§ 5.** 1. Powołując radę koordynacyjną przedstawiciel Prezesa Urzędu zwołuje jej posiedzenie założycielskie, o czym zawiadamia podmioty, o których mowa art. 67a ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy, co najmniej na 21 dni przed dniem tego posiedzenia. Przedstawiciel Prezesa Urzędu pełni obowiązki przewodniczącego do czasu wyboru przewodniczącego przez radę koordynacyjną.

2. Na posiedzeniu założycielskim rady koordynacyjnej wybiera się przewodniczącego rady koordynacyjnej oraz określa ilość głosów przysługujących poszczególnym podmiotom wchodzącym w jej skład z uwzględnieniem zasady, o której mowa w § 7 ust. 2. Przepisów § 6 ust. 3 pkt 1, 2, 4 i 5 nie stosuje się.

3. W kolejnych kadencjach rady koordynacyjnej, przy wyborze przewodniczącego rady koordynacyjnej obowiązuje zasada przemienności wyboru przewodniczącego spośród przedstawicieli podmiotów, o których mowa w art. 67a ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy.

**§ 6.** 1. Rada koordynacyjna działa na posiedzeniach, z których sporządza się protokół.

2. W posiedzeniach rady koordynacyjnej uczestniczą przedstawiciele podmiotów, o których mowa w art. 67a ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy na podstawie pisemnych upoważnień udzielonych przez te podmioty.

3. Na posiedzeniach rady koordynacyjnej dokonuje się w szczególności:

- 1) wyznaczenia kandydatur osób na koordynatora, a w przypadku portu lotniczego z organizacją rozkładów – organizatora rozkładów lotów;
- 2) uchwalenia budżetu koordynatora (organizatora rozkładów lotów);
- 3) wyboru i odwołania przewodniczącego rady koordynacyjnej;
- 4) oceny sprawozdania z działalności koordynatora (organizatora rozkładów lotów);
- 5) zatwierdzania sprawozdania finansowego koordynatora (organizatora rozkładów lotów) za poprzedni rok obrotowy lub innego sprawozdania sporządzonego na podstawie ksiąg rachunkowych;
- 6) uchwalenia lub zmiany statutu rady koordynacyjnej, określającego w szczególności:
  - a) zasady działania i odwoływania przewodniczącego i sekretarza rady,
  - b) ilość głosów przysługujących poszczególnym podmiotom wchodzącym w skład rady koordynacyjnej, zgodnie z zasadą, o której mowa w § 7 ust. 2.

4. Statut rady koordynacyjnej oraz jego zmiany przekazywane są do wiadomości Prezesa Urzędu. Jeżeli propozycja nowego statutu lub jego zmiany naruszają wymogi określone w prawie, Prezes Urzędu wydaje decyzję o wstrzymaniu stosowania statutu i wzywa radę koordynacyjną do usunięcia naruszeń.

**§ 7.** 1. Rada koordynacyjna dokonuje rozstrzygnięć w drodze uchwały. Uchwały rady koordynacyjnej zapadają zwykłą większością głosów, przy udziale co najmniej połowy jego członków.

2. Podmiotom, o których mowa w art. 67a ust. 1 ustawy, przysługuje następująca ilość głosów:

- 1) podmiotom, o których mowa w art. 67a ust. 1 pkt 1 ustawy – łącznie 51% głosów;
- 2) podmiotom, o których mowa w art. 67a ust. 1 pkt 2 ustawy – łącznie 49% głosów

3. Statut, o którym mowa w § 6 ust. 4 może określić inny, niż określony w ust. 2, podział głosów, z tym że liczba głosów przysługujących każdemu z podmiotów, o których mowa w ust. 2 nie może być większa niż 51% całej ustalonej liczby głosów.

4. W przypadku uzyskania równej liczby głosów decydujący jest głos przewodniczącego.

5. W sprawach porządkowo-administracyjnych, nie skutkujących merytorycznym rozstrzygnięciem i nie wymagających przeprowadzenia dyskusji, przewodniczący może, z własnej inicjatywy lub z inicjatywy członka rady koordynacyjnej, zarządzić podjęcie rozstrzygnięcia w drodze korespondencyjnego uzgodnienia stanowisk przez członków tej rady (tryb obiegowy).

**§ 8.** 1. Pracami rady koordynacyjnej kieruje przewodniczący wybrany przez radę koordynacyjną w drodze uchwały.

2. Do właściwości przewodniczącego rady koordynacyjnej należy:

- 1) zwoływanie i prowadzenie posiedzeń rady koordynacyjnej;
- 2) reprezentowanie rady koordynacyjnej na zewnątrz;
- 3) opracowywanie porządku obrad rady koordynacyjnej;
- 4) opracowywanie projektu statutu rady koordynacyjnej.

3. Sekretarza rady koordynacyjnej wyznacza przewodniczący tej rady spośród członków rady.

**§ 9.** Kandydaci na koordynatora (organizatora rozkładów lotów) zobowiązani są przedstawić radzie koordynacyjnej założenia do projektu budżetu z podziałem na koszty, o których mowa w § 14 ust. 2.

**§ 10.** 1. Prezes Urzędu wyznacza koordynatora (organizatora rozkładów lotów) na okres 4 lat, spośród kandydatów przedstawionych przez radę koordynacyjną. Koordynator (organizator rozkładów lotów) może być powołany na następną kadencję.

2. Do czasu wyznaczenia przez Prezesa Urzędu koordynatora (organizatora rozkładów lotów), funkcję koordynatora (organizatora rozkładów lotów) pełni koordynator (organizator rozkładów lotów) dotychczasowy – z zastrzeżeniem § 19.

3. Koordynator (organizator rozkładów lotów) jest wyznaczany do jednego, kilku lub wszystkich portów lotniczych, do których została powołana rada koordynacyjna.

**§ 11.** 1. Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad działalnością koordynatora (organizatora rozkładów lotów), pod względem:

- 1) zgodności z prawem;
- 2) przejrzystości działań;
- 3) niedyskryminacji i obiektywizmu działania;
- 4) niezależności;
- 5) gospodarności.

2. Nie później niż do dnia 31 marca każdego roku, koordynator (organizator rozkładów lotów) przedstawia radzie koordynacyjnej sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy lub inne sprawozdanie sporządzone na podstawie ksiąg rachunkowych wraz ze sprawozdaniem z działalności za ten okres.

**§ 12.** Prezes Urzędu odwołuje koordynatora (organizatora rozkładów lotów) w drodze uchwały jeżeli:

- 1) pełni on swe obowiązki w sposób niezgodny z zasadami, o których mowa w § 11 ust. 1;
- 2) przestał on spełniać wymagania, o których mowa w ustawie;
- 3) zrezygnował on z pełnienia swoich obowiązków.

**§ 13.** 1. Działalność koordynatora (organizatora rozkładów lotów) finansowana jest z budżetu koordynatora (organizatora rozkładów lotów).

2. Koszty koordynacji, o których mowa w art. 67c ust. 3 ustawy, obejmują w szczególności:

- 1) osobowe i rzeczowe koszty zorganizowania i utrzymania biura koordynatora (organizatora rozkładów lotów), w szczególności związane z zatrudnieniem pracowników, zapewnieniem lokalu i wyposażeniem w niezbędny sprzęt biurowy;
- 2) koszty ubezpieczenia, w tym mienia biura;
- 3) koszty utrzymywania i podnoszenia kwalifikacji koordynatora (organizatora rozkładów lotów), niezbędnych do wykonywania zadań z zakresu koordynacji rozkładów lotów w porcie lotniczym;
- 4) koszty współpracy z organizacjami międzynarodowymi w zakresie wykonywania koordynacji, w tym koszty udziału w konferencjach rozkładowych przewoźników lotniczych;
- 5) inne koszty niezbędne do wykonywania koordynacji oraz czynności przewidziane przepisami prawa, w tym przepisami ustawy i rozporządzenia Nr 95/93.

3. Jeżeli rada koordynacyjna nie postanowi inaczej, środki budżetu koordynatora (organizatora rozkładów lotów) niewykorzystane w danym roku obrotowym przechodzą na następny rok obrotowy, obniżając wpłaty do budżetu koordynatora (organizatora rozkładów lotów) na ten następny rok obrotowy, proporcjonalnie do wysokości wpłat do budżetu koordynatora (organizatora rozkładów lotów) na rok obrotowy, w którym środki te nie zostały wykorzystane.

**§ 14.** 1. Wpłaty do budżetu koordynatora (organizatora rozkładów lotów) są dokonywane:

- 1) w wysokości 49% budżetu – przez zarządzającego lub zarządzających lotniskami;
- 2) w wysokości 51% budżetu – przez przewoźników lotniczych, o których mowa w § 4.

2. Jeżeli w skład rady koordynacyjnej wchodzi więcej niż jednego zarządzającego lotniskiem, wpłatę, o której mowa w ust. 1 pkt 1, oblicza się według następującego wzoru:

$$a = \left( \frac{c}{z} * 100\% \right) * 49\%m$$

gdzie:

a – wysokość wpłaty ponoszonej przez zarządzającego portem lotniczym;

c – ilość operacji lotniczych podlegających koordynacji w danym porcie lotniczym w dwóch poprzednich sezonach rozkładowych;

z – łączna ilość operacji lotniczych podlegających koordynacji w portach lotniczych, do których powołana jest rada koordynacyjna, w dwóch poprzednich sezonach rozkładowych;

m – łączna kwota budżetu koordynatora (organizatora rozkładów lotów).

3. Wpłaty przewoźników lotniczych, o których mowa w ust. 1 pkt 2, oblicza się według następującego wzoru:

$$b = \left( \frac{d}{y} * 100\% \right) * 51\%m$$

gdzie:

b – wysokość wpłaty ponoszonej przez przewoźnika lotniczego;

d – liczba czasów operacji wykorzystanych przez danego przewoźnika lotniczego w dwóch poprzednich sezonach rozkładowych w porcie lotniczym;

y – łączna liczba wszystkich czasów operacji wykorzystanych przez przewoźników, o których mowa w § 4, w dwóch poprzednich sezonach rozkładowych w porcie lotniczym;

m – łączna kwota budżetu koordynatora (organizatora rozkładów lotów).

**§ 15. 1.** Projekt budżetu sporządza koordynator (organizator rozkładów lotów) i przedstawia go na posiedzeniu rady koordynacyjnej nie później niż na 2 miesiące przed rozpoczęciem roku obrotowego – z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Nowo wyznaczony koordynator (organizator rozkładów lotów) sporządza projekt budżetu i przedstawia go na posiedzeniu rady koordynacyjnej nie później niż w ciągu 1 miesiąca od dnia wyznaczenia.

3. Do projektu budżetu, o którym mowa w ust. 1 i 2, koordynator (organizator rozkładów lotów) załącza uzasadnienie oraz wyliczenie wysokości poszczególnych wpłat dokonywanych przez podmioty finansujące działalność koordynatora (organizatora rozkładów lotów).

4. Rada koordynacyjna może:

- 1) uchwalić budżet koordynatora (organizatora rozkładów lotów) bez poprawek;
- 2) uchwalić budżet koordynatora (organizatora rozkładów lotów) z poprawkami;
- 3) odrzucić projekt budżetu w całości.

5. W razie nie uchwalenia budżetu przed rozpoczęciem roku obrotowego, do czasu uchwalenia tego budżetu koszty, o których mowa w § 13 ust. 2, ponoszone są na podstawie budżetu zatwierdzonego dla poprzedniego roku obrotowego, a w przypadku, o którym mowa w ust. 2 – na podstawie projektu budżetu.

6. Do projektu budżetu, o którym mowa w ust. 5, stosuje się odpowiednio przepisy § 13 i 14.

**§ 16. 1.** Po uchwaleniu budżetu koordynator (organizator rozkładów lotów) przesyła niezwłocznie uchwałę rady koordynacyjnej, o której mowa w § 15 ust. 4 pkt 1 lub 2 oraz odpisy tego budżetu do podmiotów finansujących działalność koordynatora (organizatora rozkładów lotów), wraz z wyliczeniem wysokości wpłat dokonywanych przed te podmioty.

2. Wpłaty, o których mowa w ust. 1 dokonywane są w równych częściach, miesięcznie z góry, nie później niż do dnia 25 miesiąca poprzedzającego, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. Pierwsza wpłata do budżetu nowego koordynatora (organizatora rozkładów lotów) wpłacana jest w wysokości 30% wpłaty za cały rok obrotowy i nie później niż w terminie 10 dni od dnia otrzymania uchwały, o której mowa w § 15 ust. 4 pkt 1 lub 2 wraz z odpisem tego budżetu.

4. Wpłaty, o których mowa w ust. 1, gromadzone są na odrębnym rachunku bankowym koordynatora (organizatora rozkładów lotów).

**§ 17. 1.** Celem zapewnienia prawidłowego wykonywania koordynacji koordynator (organizator rozkładów lotów) może zatrudniać na podstawie umów: o pracę, o dzieło lub zlecenia pracowników oraz inne osoby niezbędne do obsługi biura koordynatora (organizatora rozkładów lotów).

2. Za działania osób wymienionych w ust. 1 związane z prowadzeniem działalności koordynacyjnej, koordynator (organizator rozkładów lotów) odpowiada jak za działania własne.

3. Prezes Urzędu i rada koordynacyjna nie odpowiadają za zobowiązania koordynatora (organizatora rozkładów lotów) wynikające z zatrudnienia osób, o których mowa w ust. 1, oraz kosztów jego działalności.

**§ 18.** 1. W razie zniesienia w porcie lotniczym organizacji rozkładów lotów i jednoczesnego wprowadzenia koordynacji rozkładów lotów, dotychczasowy organizator rozkładów lotów staje się koordynatorem.

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

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

**§ 19.** W razie zniesienia w porcie lotniczym organizacji i koordynacji rozkładów lotów... (sprawozdanie z działalności i sprawozdanie finansowe – przedkładane Prezesowi Urzędu; likwidacja działalności, podział środków zgromadzonych w budżecie proporcjonalnie do wniesionych wpłat).

**§ 20.** Koordynator (organizator rozkładów lotów) działający w portach lotniczych w dniu wejścia w życie rozporządzenia pełni swoje obowiązki na zasadach dotychczasowych, jednak nie dłużej niż do dnia wyznaczenia nowego koordynatora (organizatora rozkładów lotów);

**§ 21.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego, zawartego w art. 67e ustawy z dnia 3 lipca 2003 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z późn. zm.), zgodnie z którym minister właściwy do spraw infrastruktury został zobowiązany do określenia w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad przejrzystości, obiektywizmu i niedyskryminacji oraz przepisów międzynarodowych:

- 1) szczegółowych zasad powoływania, organizacji oraz działania rady koordynacyjnej, w szczególności powoływania i odwoływania koordynatora, uchwalania budżetu koordynatora oraz sprawowania nadzoru nad jego działalnością;
- 2) szczegółowych zasad finansowania działalności koordynatora, w szczególności dokonywania wpłat do budżetu, o których mowa w ust. 4;
- 3) szczegółowego sposobu postępowania w razie zniesienia organizacji i koordynacji rozkładów lotów.

Obecnie zasady koordynacji rozkładów lotów oraz pracy koordynatora czasów operacji w polskich portach lotniczych regulują „Wytyczne w sprawie koordynacji przydziału czasów operacji przewoźników lotniczych w polskich portach lotniczych” z dnia 31 stycznia 1994 r. wydane przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz „Decyzja Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie wyznaczania koordynatora czasów operacji w polskich portach lotniczych” nr TL-1-483/72/98 z dnia 17 lipca 1998 r. wydana na podstawie § 12 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 stycznia 1994 r. w sprawie wykonywania lotów międzynarodowych oraz stałego pobytu polskich statków powietrznych za granicą i obcych statków powietrznych w Polsce (Dz. U. Nr 14, poz. 49).

W prawie wspólnotowym zasady działania koordynatora określa rozporządzenie nr 95/93 w sprawie wspólnotowych zasad przydziału czasów na start i lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, oraz – wchodzące w życie z końcem lipca 2004 r. – rozporządzenie nr 793/2004 zmieniające rozporządzenie nr 95/93.

Rozporządzenia te nakładają obowiązek zagwarantowania koordynatorowi niezależności instytucjonalnej oraz finansowej od jakiegokolwiek ze stron mogącej być zainteresowaną wynikami prowadzonej przez niego działalności. W praktyce oznacza to zapewnienie formalnej niezależności służbowej od jakiegokolwiek linii lotniczej, podmiotów zarządzających portami lotniczymi, agentów handlingowych lub organów administracji państwowej, a także niezależności finansowej – żadne ze źródeł finansowania działalności koordynatora nie może przekroczyć 49,9% całości potrzebnych środków na ten cel. Dotychczasowe uregulowania wskazywały na Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. jako organizację odpowiedzialną za całość

zagadnień organizacyjno – finansowych związanych z koordynacją. Konieczne zatem stało się uregulowanie prawne działania koordynatora w portach lotniczych 2 i 3 stopnia koordynacji, przy uwzględnieniu ww. zasad.

Projekt niniejszego rozporządzenie przewiduje, iż rada koordynacyjna uchwała budżet koordynatora oraz dokonuje do niego wpłat. W projektowanym rozporządzeniu szczegółowo zostały uregulowane zasady powoływania, organizacji oraz działania rady koordynacyjnej, w szczególności powoływania i odwoływania koordynatora, uchwalania budżetu koordynatora oraz sprawowania nadzoru nad jego działalnością finansowania działalności koordynatora, w szczególności dokonywania wpłat do budżetu.

#### **Ocena skutków regulacji:**

- a) **Wpływ na budżet państwa** – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa ani budżetów jednostek samorządu terytorialnego.
- b) **Wpływ na rynek pracy** – regulacja nie wpłynie na rynek pracy.
- c) **Wpływ na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki** – projektowana regulacja nie ma wpływu na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki, może jednakże przyczynić się do pozytywnego obrazu polskiej koordynacji poprzez zapewnienie pełnej niezależności i obiektywizmu działania koordynatora.
- d) **Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie ma bezpośredniego przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.
- e) **Wpływ na podmioty działające na rynku przewozów lotniczych** – rozporządzenie ma wpływ na zarządzających lotniskami zarówno użytku publicznego jak i niepublicznego. Zgodnie z projektem ww. rozporządzenia zarządzający lotniskiem użytku publicznego oraz najwięksi przewoźnicy, operujący do i z portu lotniczego, w którym wprowadzono koordynację, a którzy posiadają koncesję wydaną przez Prezesa Urzędu, oraz którzy w poprzednich dwóch sezonach rozkładowych wykorzystali łącznie 90% wszystkich czasów operacji lotniczych wykorzystanych w porcie lotniczym przez tych przewoźników, dokonują określonych wpłat do budżetu koordynatora. Rozwiązanie, w którym działalność koordynatora finansowana jest przez przewoźników i zarządzających lotniskami przewiduje ustawa Prawo lotnicze.
- f) Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia .....

**w sprawie zgłaszania zdarzeń lotniczych, badania ich przyczyn i okoliczności oraz  
profilaktyki bezpieczeństwa lotów**

Na podstawie art. 139 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 72, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**

**Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe warunki i sposób postępowania przy badaniu wypadków i incydentów;
- 2) szczegółowe warunki i tryb udostępniania oraz publikowania raportów i zaleceń Komisji;
- 3) szczegółowe warunki i tryb przekazywania i udostępniania raportów przejściowych i informacji o wypadkach i incydentach oraz raportów końcowych;
- 4) działanie systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym i prowadzenie bazy danych o zdarzeniach;
- 5) warunki i sposób działania systemu dobrowolnego zgłaszania o zdarzeniach, jednostki lotnictwa cywilnego właściwe do przyjmowania takich poufnych zgłoszeń, sposób zapewnienia ochrony danych osobowych z tym związanych oraz formę i sposób udostępniania tych informacji;
- 6) wykaz przykładowych zdarzeń podlegających obowiązkowemu zgłaszaniu.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa - ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze;
- 2) Aneks 13 do Konwencji ICAO - dokument regulujący zasady badania wypadków lotniczych stanowiący załącznik do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej 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

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).



- 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701);
- 3) Komisja - Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych utworzoną na podstawie art. 17 ustawy;
  - 4) poważne uszkodzenie ciała - uszkodzenia ciała odniesione przez osobę w wypadku lotniczym, które:
    - a) spowodowały, że osoba ta wymaga hospitalizacji przez okres dłuższy niż 48 godzin, w ciągu siedmiu dni od chwili odniesienia uszkodzenia ciała, lub
    - b) doprowadziły do złamania jakiejkolwiek kości, z wyłączeniem prostych złamań nosa, palców rąk lub nóg, lub
    - c) związane są z rozerwaniem tkanek, powodującym silne krwawienie, porażenia nerwów, mięśni lub ścięgien, lub
    - d) związane są z uszkodzeniami jakiegokolwiek organu wewnętrznego, lub
    - e) związane są z oparzeniami co najmniej drugiego lub trzeciego stopnia, obejmującymi więcej niż 5 % powierzchni ciała, lub
    - f) związane są z potwierdzonym faktem oddziaływania biologicznych czynników zakaźnych, substancji toksycznych lub szkodliwego promieniowania;
  - 5) śmiertelne uszkodzenie ciała - oznacza uszkodzenie ciała odniesione przez osobę w wypadku lotniczym, którego skutkiem jest śmierć tej osoby, która nastąpiła przed upływem 30 dni od dnia wypadku;
  - 6) zalecenia bezpieczeństwa - wnioski, propozycje i zalecenia organu prowadzącego badanie, oparte na informacjach uzyskanych w toku badania, mające na celu zapobieganie wypadkom lub incydentom lotniczym;
  - 7) zespół badawczy - osoby powołane każdorazowo do przeprowadzenia niezbędnych czynności mających na celu zebranie dowodów i udokumentowanie przebiegu wypadku lub incydentu lotniczego, pozwalające na ocenę zaistniałych faktów i podjęcie przez Komisję uchwały zamykającej badanie;
  - 8) zdarzenie lotnicze – określenie to obejmuje wypadek, poważny incydent, incydent (wykaz przykładowych zdarzeń podlegających obowiązkowemu zgłaszaniu określa załącznik nr 1 do rozporządzenia – lista zdarzeń pozostaje otwarta);
  - 9) raport wstępny – wiadomość wykorzystywana w celu niezwłocznego rozpowszechnienia informacji uzyskanych w początkowym stadium badania wypadku lotniczego.

## **Rozdział 2**

### **Zasady obowiązkowego powiadamiania o zdarzeniach lotniczych oraz postępowania przy ich badaniu**

**§ 3. 1.** Powiadomienie, przez podmioty wymienione w art. 135a ust.1 ustawy, o zaistnieniu zdarzenia lotniczego może być dokonane przy użyciu każdego dostępnego środka łączności.

2. Komisja oraz Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wzajemnie informują się o zaistnieniu zdarzenia lotniczego niezwłocznie po uzyskaniu informacji.

**§ 4. 1.** Po otrzymaniu informacji o zdarzeniu lotniczym i jego kwalifikacji Przewodniczący Komisji powołuje zespół badawczy i wyznacza osobę kierującą tym zespołem.

2. Po zakwalifikowaniu zdarzenia jako incydent Przewodniczący Komisji może przekazać jego badanie użytkownikowi statku powietrznego, służbie ruchu lotniczego albo zarządzającemu lotniskiem informując o tym zainteresowany podmiot oraz Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

3. W przypadku odstąpienia przez Komisję od badania incydentu, komisję badającą incydent powołuje podmiot, o którym mowa w ust. 2.

4. Zasady działania zakładowych komisji badających incydenty lotnicze określa regulamin wewnętrzny, przy czym w jej skład powinny wchodzić minimum trzy osoby, w tym przewodniczący.

5. Użytkownicy statków powietrznych nie będący w stanie ze względów organizacyjnych powołać komisji do zbadania przyczyn i okoliczności incydentu powinni nawiązać współpracę z innym podmiotem posiadającym komisję. Zasady tej współpracy określa regulamin lub dwustronna umowa.

**§ 5.** W badaniu wypadku lub incydentu lotniczego nie może brać udziału osoba, która w jakimkolwiek charakterze uczestniczyła w tym wypadku lub incydencie, nadzorowała lot lub skok, w którym on nastąpił, lub mogła mieć wpływ na jego przebieg.

**§ 6.** Zespół badawczy i komisja badająca incydent lotniczy przystępują do czynności badawczych tak szybko, jak to tylko możliwe.

**§ 7.** Kierujący zespołem badawczym po przybyciu na miejsce wypadku powiadamia właściwy miejscowo organ Policji lub prokuratury o przystąpieniu do badania. W przypadku gdy organy te nie podjęły postępowania, powiadamia odpowiednio użytkownika albo zarządzającego lotniskiem.

**§ 8.** Kierujący badaniem wypadku lub incydentu lotniczego jest obowiązany do:

- 1) zapewnienia sprawnego i zgodnego z zasadami i metodyką przeprowadzenia badania;
- 2) przygotowania projektu raportu końcowego zawierającego propozycję wniosków i zaleceń oraz przekazania go wraz z odpowiednimi dokumentami Komisji, niezwłocznie po zakończeniu czynności badawczych.

**§ 9.** Osoby uczestniczące w badaniu wypadku lub incydentu lotniczego obowiązane są do:

- 1) prowadzenia czynności badawczych w sposób rzetelny i obiektywny, wykorzystując w pełni swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe;
- 2) ochrony informacji zebranych w trakcie badania zgodnie z wymaganiami przepisów o ochronie danych osobowych;
- 3) nieujawniania zebranych informacji bez zezwolenia Komisji.

**§ 10.** 1. Jeżeli w trakcie badania wypadku lub incydentu lotniczego wyłoni się podejrzenie, że został on spowodowany czynem przestępczym, kierujący badaniem powinien zawiadomić o tym właściwy miejscowo organ prokuratury lub Policji.

2. Jeżeli w związku z wypadkiem lub poważnym incydem lotniczym wszczęto dochodzenie lub śledztwo, Komisja jest obowiązana do udzielania pomocy organowi prowadzącemu postępowanie przygotowawcze, zabezpieczenia do jego dyspozycji śladów i dowodów oraz przedstawienia temu organowi wyników swych badań.

3. W odniesieniu do zdarzeń popełnionych bez premedytacji lub zamierzonych naruszeń prawa, o których dowiedziano się zgodnie z programem obowiązkowego zgłaszania, co jednak

nie dotyczy przypadków rażącego zaniedbania, ma zastosowanie powstrzymanie się od wszczynania procedury sądowej wobec sprawcy.

**§ 11.** 1. Działania podejmowane na miejscu wypadku powinny być wykonywane w taki sposób, aby bez uszczerbku dla poszkodowanych jak najmniej naruszyć stan, w jakim znalazł się statek powietrzny lub jego szczątki bezpośrednio po wypadku, oraz aby nie zostały zniszczone lub zatarte pozostawione ślady.

2. Usunięcie lub zmiana położenia statku powietrznego, jego części, przedmiotów znajdujących się w nim lub pochodzących z niego może być dokonane, bez zezwolenia kierującego zespołem badawczym lub organów prowadzących postępowanie przygotowawcze, tylko w razie konieczności ratowania poszkodowanych lub mienia lub w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu ze strony statku powietrznego.

3. Dokonujący działań, o których mowa w ust. 2, powinni utrwalić dostępnymi środkami obraz wraku statku powietrznego przed zmianą miejsca położenia, jeżeli jest to możliwe.

**§ 12.** 1. Bez zgody kierującego badaniem nie można rozporządzać statkiem powietrznym i przedmiotami z niego pochodzącymi oraz innymi dowodami związanymi z wypadkiem lub incydemem lotniczym, a w szczególności zabierać ich z miejsca wypadku lub incydentu lotniczego.

2. Statek powietrzny, który uległ wypadkowi lub incydentowi lotniczemu, bądź jego części, i ładunek, a także inne dowody związane z tym zdarzeniem, mogą być wydane właścicielowi przed zakończeniem badań tylko za zgodą Przewodniczącego Komisji, a w przypadku badania zdarzenia przez komisję, o której mowa w § 4 ust. 3, za zgodą kierującego tą komisją. Jeżeli wszczęto dochodzenie lub śledztwo, odpowiednie zarządzenia w tej sprawie wydaje organ prowadzący lub nadzorujący postępowanie przygotowawcze.

**§ 13.** 1. Kierujący zespołem badawczym powinien spowodować niezwłocznie zbadanie, na zawartość w organizmie alkoholu lub innych środków powodujących osłabienie sprawności psychofizycznej, wszystkich osób, co do których zachodzi podejrzenie, że przyczyniły się do zaistnienia wypadku lotniczego, a w razie potrzeby i możliwości przeprowadzić dodatkowe badania, czy nie wystąpiły inne okoliczności powodujące osłabienie sprawności fizycznej lub psychicznej, wymaganej w czasie pełnienia czynności lotniczych.

2. Przy badaniu incydentu lotniczego ust. 1 stosuje się odpowiednio.

**§ 14.** 1. Komisja bada wypadki i incydenty lotnicze w kolejności, w jakiej się wydarzyły. Kolejność badania może zostać zmieniona ze względu na wagę zdarzenia. O zmianie kolejności decyduje Przewodniczący Komisji.

2. Komisja powinna, mimo zmiany kolejności badań, wykonać niezbędne czynności mające na celu zabezpieczenie dowodów.

**§ 15.** 1. Badanie wypadku lub incydentu lotniczego obejmuje:

- 1) zbieranie, rejestrację i analizę wszystkich istotnych informacji o zdarzeniu, z uwzględnieniem wszystkich czynników pozostających w związku przyczynowo-skutkowym i mogących mieć wpływ na jego zaistnienie;
- 2) zbieranie informacji medycznych w przypadku zaistnienia poważnego lub śmiertelnego uszkodzenia ciała osób uczestniczących w wypadku;

- 3) opracowanie raportu wstępnego i przedstawianie, jeśli to wynika z uzyskanych informacji, doraźnych zaleceń profilaktycznych;
- 4) ustalenie, jeżeli jest to możliwe, przyczyn i okoliczności, w tym wypracowanie zaleceń mających na celu zapobieganie podobnym zdarzeniom w przyszłości i zwiększenie bezpieczeństwa lotów;
- 5) opracowanie raportu końcowego z badań.

2. Badanie prowadzone przez komisję o której mowa w § 4 ust. 2, prowadzi się na zasadach określonych dla zespołu badawczego, chyba że rozporządzenie stanowi inaczej.

**§ 16.** 1. Komisja po otrzymaniu dokumentacji, o której mowa w § 8 pkt 2, może:

- 1) uznać wyniki badań zespołu za wystarczające i podjąć uchwałę zamykającą badanie wypadku lub incydentu, a następnie przekazać raport końcowy wraz z uchwałą ministrowi właściwemu do spraw transportu;
- 2) przekazać sprawę do ponownego zbadania określając zakres i termin zakończenia sprawy.

2. Uchwałę zamykającą badanie wypadku lub incydentu podejmuje się większością głosów, na posiedzeniu Komisji, w którym uczestniczy co najmniej: Przewodniczący Komisji lub jego zastępca, pięciu członków oraz kierujący zespołem badawczym wyznaczonym do badania albo nadzorowania danego wypadku albo incydentu.

3. Każdy z członków Komisji może zgłosić zdanie odrębne, które zamieszcza się na końcu uchwały. Zgłoszenie zdania odrębnego wymaga uzasadnienia..

**§ 17.** W posiedzeniu zamykającym badanie incydentu prowadzonego przez komisję o której mowa w § 4 ust. 2, powinny uczestniczyć co najmniej trzy osoby.

**§ 18.** Komisja, sprawując nadzór nad badaniem prowadzonym przez komisję, o której mowa w § 4 ust. 2, może w każdym stadium prowadzenia badania:

- 1) wyznaczyć swojego przedstawiciela do wzięcia udziału w badaniu prowadzonym przez tę komisję;
- 2) zalecić powołanie nowego składu komisji;
- 3) przejąć badanie prowadzone przez komisję i przekazać je powołanemu przez siebie zespołowi badawczemu.

**§ 19.** 1. Raport końcowy z badania incydentu, prowadzonego przez komisję, o której mowa w § 4 ust. 2, przesyła się wraz z zebraną dokumentacją Komisji, która może:

- 1) uznać wyniki badania za wystarczające, podjąć uchwałę i przesłać raport końcowy do ministra właściwego do spraw transportu;
- 2) przekazać sprawę do ponownego zbadania określając zakres i termin zakończenia badania.

2. Kopię dokumentacji, o której mowa w ust. 1 pkt 1, przechowuje się w archiwach komisji do końca następnego roku kalendarzowego, a oryginały przez następne trzy lata kalendarzowe.

**§ 20.** 1. Oryginały dokumentacji w sprawie badania wypadków lub incydentów lotniczych przechowywane są w archiwum Komisji przez 5 kolejnych lat kalendarzowych.

2. Przepisy w sprawie postępowania z dokumentacją, zasad jej klasyfikowania oraz zasad i trybu przekazywania materiałów archiwalnych do archiwów państwowych stosuje się odpowiednio.

**§ 21.** 1. Uczestnictwo przedstawicieli pełnomocnych państw obcych i ich doradców w badaniu prowadzonym przez Komisję odbywa się zgodnie z zasadami określonymi w Aneksie 13 do Konwencji ICAO i innych, wiążących Rzeczpospolitą Polską, przepisach międzynarodowych w tym zakresie.

2. Komisja, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, może wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela w celu uczestniczenia w badaniu wypadku lub incydentu lotniczego prowadzonego przez komisję obcego państwa.

3. Komisja może wyznaczyć jednego lub kilku doradców, proponowanych przez użytkownika oraz podmioty odpowiedzialne za projekt typu i montaż finalny statku powietrznego, w celu udzielenia pomocy swojemu pełnomocnemu przedstawicielowi.

4. Komisja udziela pomocy władzom lotniczym i organom badania wypadków lotniczych krajów, których statek powietrzny uległ wypadkowi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub na których terytorium uległ wypadkowi polski statek powietrzny. Pomoc może być udzielona na wniosek zainteresowanych podmiotów.

**§ 22.** 1. W razie ujawnienia nowych faktów mogących mieć wpływ na ustalenie przyczyn i okoliczności wypadku lub incydentu lotniczego Komisja może wznowić już zakończone badanie, o czym powiadamia ministra właściwego do spraw transportu.

2. Przepisy § 4 oraz § 16 stosuje się odpowiednio.

### **Rozdział 3**

#### **Zasady udostępniania raportów i zaleceń Komisji**

**§ 23.** 1. Użytkownik, osoby uczestniczące w wypadku lub incydencie lotniczym oraz ponoszące jego skutki mają prawo do zapoznania się z projektem raportu końcowego z przeprowadzonego badania. Przy udostępnianiu projektu Komisja zapewnia ochronę praw osób trzecich.

2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, mają prawo do wnoszenia zastrzeżeń i uwag mających na celu określenie stanu faktycznego wypadku lub incydentu lotniczego.

3. Udostępnianie dokumentacji, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy raportów sporządzonych przez komisję o której mowa w § 4 ust. 2.

**§ 24.** Jeżeli wynika to z przepisów międzynarodowych wiążących Rzeczpospolitą Polską, Komisja przekazuje projekt raportu końcowego do konsultacji zainteresowanym stronom, na zasadach określonych tymi przepisami.

**§ 25.** 1. Po zakończeniu badania wypadku lub incydentu Komisja przekazuje raport końcowy z tego badania:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw transportu;
- 2) Prezesowi Urzędu;
- 3) właścicielowi statku powietrznego;
- 4) użytkownikowi;
- 5) organom wymiaru sprawiedliwości wraz z kopią akt - jeżeli prowadzone jest w tej sprawie postępowanie;
- 6) organowi zarządzania ruchem lotniczym albo zarządzającemu lotniskiem - jeżeli okoliczności badanego wypadku lub incydentu lotniczego wskazują na taką konieczność.

2. Użytkownikowi może być przekazana kopia akt na jego umotywowany wniosek.

**§ 26.** 1. W przypadku badania wypadku lub incydentu z udziałem obcego statku powietrznego raport końcowy Komisja przekazuje właściwym organom państwa:

- 1) rejestracji statku;
- 2) użytkownika;
- 3) konstruktora i producenta statku - w przypadku gdy dopuszczalny maksymalny ciężar startowy statku powietrznego przekracza 2.250 kg;
- 4) którego obywateli zginęli bądź odnieśli poważne uszkodzenia ciała w tym wypadku;
- 5) uczestniczącego w badaniach lub pomagającego w jego przeprowadzeniu.

2. Raporty przesyłane za granicę sporządza się w jednym z oficjalnych języków Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, zwanej dalej "ICAO".

**§ 27.** Komisja udostępnia w swojej siedzibie do wglądu raporty końcowe zainteresowanym osobom na ich wniosek. Zainteresowany ma prawo na swój koszt otrzymać jedną kopię raportu końcowego.

**§ 28.** Raporty końcowe, o których mowa w § 26 i 27, powinny być sporządzone w sposób zapewniający ochronę danych osobowych.

**§ 29.** Streszczenie, wnioski i zalecenia wynikające z badania wypadku lub incydentu w oparciu o raport końcowy lub jeśli to konieczne o dokumentację badania Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, działając na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 i 18 ustawy, ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

## **Rozdział 4**

### **Zasady zbierania, przekazywania i udostępniania informacji oraz wymiany danych o zdarzeniach lotniczych**

**§ 30.** 1. Informacje zgodnie z art. 3 ust.1 o zdarzeniu przekazywane do Komisji przez podmioty wskazane w art. 135a. ust. 1. ustawy, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wprowadza do komputerowej bazy danych.

2. Informacje o zdarzeniach lotniczych zbierane w komputerowej bazie danych prowadzonej przez Prezesa mogą być przekazywane i udostępniane właściwym podmiotom uczestniczącym w systemie wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa lotów, tylko w celach poprawy bezpieczeństwa lotów.

3. W drodze wymiany Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego udostępnia dane o zdarzeniach lotniczych właściwym organom innych Państw Członkowskich i Komisji.

4. W bazie danych nigdy nie rejestruje się nazwisk i adresów osób.

5. Komisja, przystępując do badania, powiadamia o wypadku lub incydencie, w którym brał udział polski statek powietrzny:

- 1) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) użytkownika;

3) władze lotnicze państwa miejsca zdarzenia, rejestracji, certyfikacji, producenta, konstruktora i właściciela statku powietrznego;

4) Dyrektora Regionalnego Biura ICAO na Europę i Północny Atlantyk - w przypadku, gdy dopuszczalny maksymalny ciężar startowy statku powietrznego przekracza 2.250 kg.

6. Gdy wypadkowi uległ obcy statek powietrzny, Komisja powiadamia władze lotnicze państwa:

1) rejestracji statku;

2) użytkownika;

3) konstruktora i producenta statku;

4) Dyrektora Regionalnego Biura ICAO na Europę i Północny Atlantyk - w przypadku, gdy dopuszczalny maksymalny ciężar startowy statku powietrznego przekracza 2.250 kg.

7. Powiadomienie, o którym mowa w ust. 5, powinno zawierać dane o statku powietrznym, jego załodze i pasażerach, ilości ofiar, miejscu i czasie, w którym wypadek lub incydent lotniczy nastąpił, oraz jego okolicznościach. Powiadomienie wstępne sporządza się w jednym z oficjalnych języków ICAO.

**§ 31.** Kierujący badaniem niezwłocznie przekazuje Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego informacje o okolicznościach i faktach mogących stanowić zagrożenie dla bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, w celu dalszego rozpowszechniania wśród użytkowników statków powietrznych, niezależnie od sporządzenia raportu wstępnego.

**§ 32.** Informacji dotyczącej przebiegu badania wypadków lub incydentów lotniczych udziela Przewodniczący Komisji lub upoważniona przez niego osoba.

**§ 32a.** Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego na podstawie akt badania zdarzeń lotniczych wydaje decyzje w sprawie wypadków i incydentów lotniczych zawierające w szczególności:

1) streszczenie opisu okoliczności zdarzenia;

2) klasyfikację zdarzenia;

3) zalecenia profilaktyczne i polecenia służbowe kierowane do właściwych podmiotów mające na celu poprawę bezpieczeństwa lotów.

## **Rozdział 4a**

### **Warunki i sposób działania systemu dobrowolnego zgłaszania o zdarzeniach lotniczych**

**§ 32b.1** Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w oparciu o istniejące przepisy administracyjne wybierze podmiot któremu powierzy prowadzenie dobrowolnego i poufnego systemu powiadamiania o zdarzeniach lotniczych lub nieprawidłowościach, które zagrażają lub mogą zagrażać bezpieczeństwu lotów.

2. Zasady współpracy pomiędzy takim podmiotem i Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego określa oddzielna umowa.

3. Szczegółowe zasady działalności podmiotu prowadzącego dobrowolny system powiadamiania zawiera umowa o której mowa w ust.2.

4. Informacje uzyskane w drodze systemu dobrowolnego powiadamiania, mogą być udostępniane innym organizacjom i osobom w celu wykorzystania ich w działalności na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa.

5. Osobie przesyłającej powiadomienie o systemie dobrowolnym gwarantuje się poufność jego danych osobowych.

## **Rozdział 5**

### **Przepisy końcowe**

**§ 33.** Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r. w sprawie badania wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 132, poz. 1230).

**§ 34.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER  
INFRASTRUKTURY**



## UZASADNIENIE

### Cel i potrzeba wydania rozporządzenia

Projekt nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zgłaszania zdarzeń lotniczych, badania ich przyczyn i okoliczności oraz profilaktyki bezpieczeństwa lotów, ma na celu - w konsekwencji nowelizacji ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, ze zm.), w tym także zmiany art. 139 tej ustawy stanowiącego podstawę do wydania przedmiotowego rozporządzenia - wdrożenie do krajowego porządku prawnego wymagań:

1. Dyrektywy 2003/42/UE z dnia 13 czerwca 2003 w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 167 z 04.07.2003r).
2. Dostosowanie przepisów tej ustawy do zmian zaistniałych w prawie UE w zakresie lotnictwa cywilnego.
3. Usystematyzowanie i uregulowanie zakresu obowiązków krajowych podmiotów odpowiedzialnych za kreowanie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym i badanie wypadków i incydentów lotniczych.
4. Ujednolicenie nomenklatury stosowanej w zakresie bezpieczeństwa lotów.

#### Ad.1.

Nowelizacja ustawy - Prawo lotnicze wymuszona wymogami wspomnianej wyżej Dyrektywy wprowadza nowe obowiązki na Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego szczególnie w zakresie procedur związanych z prowadzeniem bazy danych o zdarzeniach lotniczych.

Proponowany projekt zawiera rozwiązanie problemu pozyskania informacji o zdarzeniach lotniczych w tzw. systemie dobrowolnego i poufnego powiadamiania, którego głównym celem jest zbieranie informacji i na ich podstawie wyciąganie wniosków dotyczących bezpieczeństwa lotów bez prawnych ograniczeń dla osób składających takie powiadomienie.

#### Ad.2 - 4.

Nowe obowiązki w zakresie zbierania i przetwarzania danych o zdarzeniach, zawierają się w szerokim pojęciu zarządzania bezpieczeństwem lotów i są obecnie priorytetem zarówno Unii Europejskiej innych międzynarodowych organizacji lotniczych.

W związku z powyższym istniejące dotychczas Rozporządzenie MI w sprawie badania wypadków i incydentów lotniczych powinno być rozszerzone merytorycznie o wymagania międzynarodowe. Proponowana zmiana traktuje problematykę bezpieczeństwa lotów całościowo. Badanie wypadków i incydentów lotniczych traktowane jest tutaj jako część procesu i stanowi logiczny ciąg działań i postępowania właściwych podmiotów funkcjonujących w procesie zarządzania bezpieczeństwem lotów w lotnictwie cywilnym RP.

Rozporządzenie ujednolica stosowaną w zakresie bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym RP nomenklaturę, co powinno wpłynąć na lepsze zrozumienie tej problematyki przez osoby i podmioty realizujące wielorakie zadania lotnicze.

Zmiany polegają głównie na: zmianie tytułów rozdziałów ze względu na rozszerzenie ich zawartości, przerehabrowaniu niektórych treści poprzedniego rozporządzenia w sprawie badania wypadków i incydentów lotniczych oraz uzupełnieniu poprzez dopisanie treści wynikających z wymagań narzuconych Dyrektywą 2003/42.

## **Ocena skutków regulacji**

### **1. Skutki finansowe dla budżetów jednostek sektora finansów publicznych.**

Zostały wskazane w uzasadnieniu do nowelizacji ustawy Prawo lotnicze.

### **2. Wpływ regulacji na rynek pracy.**

Regulacja może wpłynąć na rynek pracy, gdyż zaistnieje konieczność zatrudnienia dodatkowych osób zajmujących się zbieraniem danych o zdarzeniach lotniczych oraz finansowania podmiotu/ów do prowadzenia dobrowolnego systemu powiadamiania o zdarzeniach.

### **3. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.**

Regulacja nie wpłynie na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

### **4. Wpływ na sytuację i rozwój regionów.**

Regulacje mogą w znaczący sposób podnieść na wyższy poziom bezpieczeństwo lotów i jednocześnie pogłębić zaufanie władz lokalnych do operatorów lotniczych opierających swą działalność na miejscowych lotniskach i lądowiskach.