

USTAWA
z dnia 2009 r.

o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1.

W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) odnośnik nr 1 do tytułu ustawy otrzymuje brzmienie:

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

- 1) dyrektywy Rady 89/629/EWG z dnia 4 grudnia 1989 r. w sprawie ograniczenia emisji hałasu z cywilnych poddźwiękowych samolotów odrzutowych (Dz. Urz. WE L 363 z 13.12.1989, str. 27; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 284),
- 2) dyrektywy Rady 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 21; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, str. 270),
- 3) dyrektywy Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 319 z 12.12.1994, str. 14; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 224),
- 4) dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 272 z 25.10.1996, str. 36, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 496, z późn. zm.),
- 5) dyrektywy Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotyczącej Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu

¹⁾ Niniejszą ustawą dokonuje się zmiany ustaw: ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340.

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 (IATA) (Dz. Urz. WE L 302 z 01.12.2000, str. 57; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 75),

- 6) dyrektywy 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 85 z 28.03.2002, str. 40, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 6, str. 96, z późn. zm.),
- 7) dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. UE L 167 z 04.07.2003, str. 23; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 331),
- 8) dyrektywy 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotyczącej niektórych aspektów organizacji czasu pracy (Dz. Urz. UE L 299 z 18.11.2003, str. 9; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 381),
- 9) dyrektywy 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 143 z 30.04.2004, str. 76, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 182, z późn. zm.),
- 10) dyrektywy 2004/82/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (Dz. Urz. UE L 261 z 06.08.2004, str. 24; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 19, t. 7, str. 74, z późn. zm.),
- 11) dyrektywy 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego (Dz. Urz. UE L 114/22 z 27.04.2006, str. 22),
- 12) dyrektywy 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom I załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 r.) (Dz. Urz. UE L 374 z 27.12. 2006, str. 1-4).”;

2) w art. 1 ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

- „3. Lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego, to jest państwowych statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk państwowych wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych.
4. Przepisów prawa lotniczego nie stosuje się do lotnictwa państwowego, z wyjątkiem przepisów art. 1 ust. 6, art. 2-10, art. 12, art. 14, art. 33, art. 35 ust.

2, art. 43 i 44, art. 60, art. 74, art. 76, art. 82 pkt 7, art. 89, art. 92, art. 119-126, art. 128, art. 130, art. 133, art. 134 ust. 1-1f, art. 136, art. 137 ust. 1-4, art. 140, art. 140a-140d, art. 149 i 150 ustawy, z zastrzeżeniem ust. 5.”;

3) w art. 2:

a) w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego);”;

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) lądowiskiem jest obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni, który może być w całości lub w części wykorzystywany do startów i lądowań naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych;”;

c) pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13) przewozem lotniczym jest lot lub seria lotów, w których przewozi się pasażerów, towary, bagaż lub pocztę, za wynagrodzeniem, w tym na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania;”;

d) w pkt 18 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) zarządzającego lotniskiem do zapewnienia funkcjonowania lotniska z zachowaniem określonych wymagań, których zarządzający lotniskiem nie spełniłby, kierując się jedynie interesem handlowym lub statutowym;”;

e) dodaje się pkt 20-23 w brzmieniu:

„20) aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jest bezprawny i celowy akt polegający na:

- a) użyciu w czasie lotu statku powietrznego przemocy przeciwko osobie znajdującej się na jego pokładzie, jeżeli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu tego statku,
- b) zniszczeniu statku powietrznego albo spowodowaniu jego uszkodzeń, które uniemożliwiają lot lub mogą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa tego statku,
- c) umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego przedmiotu, urządzenia lub substancji, które mogą zagrozić zdrowiu lub życiu pasażerów lub załogi lub zniszczyć statek powietrzny albo spowodować jego uszkodzenia, mogące uniemożliwić jego lot lub stanowić zagrożenie bezpieczeństwa tego statku w czasie lotu,
- d) porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza,
- e) zniszczeniu albo uszkodzeniu lotniczych urządzeń naziemnych lub pokładowych, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy przeciwko osobie obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,

- f) przekazaniu nieprawdziwej informacji, która powoduje zagrożenie osób i mienia w komunikacji lotniczej,
 - g) zniszczeniu albo poważnym uszkodzeniu urządzeń na lotnisku, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy przeciwko osobie obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub funkcjonowania lotniska lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;
- 21) służbą ochrony lotniska jest wewnętrzna służba ochrony lub specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna działająca na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 oraz z 2008 r. Nr 171, poz. 1055 i Nr 180, poz. 1112), realizujące zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego i podlegające zarządzającemu lotniskiem;
- 22) państwem trzecim jest państwo inne niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacja Szwajcarska lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 23) scentralizowaną infrastrukturę stanowią służące do wykonywania usług obsługi naziemnej elementy infrastruktury i urządzenia w porcie lotniczym, których złożoność, koszt lub wpływ na środowisko nie pozwala na podział lub powielenie.”;
- 4) w art. 5 w ust. 1 lit. b otrzymuje brzmienie:
- „b) rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 31; Dz. Urz. UE L 174 z 04.07.2007, str. 27).”;
- 5) w art. 16 po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:
- „3a. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, może opracować, w drodze rozporządzenia, wykaz inwestycji celu publicznego w rozumieniu przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w zakresie budowy lub przebudowy lotniska lub lądowiska, mając na uwadze istniejące programy, strategie i decyzje w zakresie polityki transportowej oraz potrzeby podmiotów zakładających, rozbudowujących lub przebudowujących lotniska lub lądowiska.
- 3b. Wykaz, o którym mowa w ust. 3a, stanowi podstawę do wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego zgodnie z przepisami ustawy wskazanej w ust. 1.”;
- 6) w art. 17 w ust. 13 pkt 6 otrzymuje brzmienie:
- „6) lekarze specjaliści z zakresu medycyny.”;
- 7) w art. 21:
- a) w ust. 2:
 - pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) sprawowanie nadzoru nad realizacją zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;”

– po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) wykonywanie zadań w imieniu i na rzecz organów i instytucji Unii Europejskiej zgodnie z prawem Unii Europejskiej, umowami międzynarodowymi oraz innymi porozumieniami w zakresie lotnictwa cywilnego;”

– pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) sprawowanie nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych;”

– po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) certyfikacja podmiotów prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego;”

– pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) prowadzenie rejestrów: statków powietrznych, lotnisk, lotniczych urzędzeń naziemnych, personelu lotniczego, podmiotów szkolących oraz ewidencji lądowisk;”

– pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) współpraca z organami, którym podlega lotnictwo państwowe, oraz właściwymi podmiotami, w szczególności w zakresie zarządzania ruchem lotniczym oraz zabezpieczenia i obsługi ruchu lotniczego, a także zapewniania służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego;”

– uchyla się pkt 14,

b) ust. 2a otrzymuje brzmienie:

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

8) w art. 22:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Prezes Urzędu może upoważnić inne organy albo wyspecjalizowane jednostki organizacyjne albo osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje (podmioty upoważnione) do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli, o których mowa w art. 21 ust. 2.”

b) dodaje się ust. 3a-3e w brzmieniu:

„3a. W wykonywaniu udzielonego upoważnienia Prezes Urzędu zawiera z podmiotem uprawnionym porozumienie, określające w szczególności zakres tego upoważnienia, tryb nadzoru nad wykonywaniem zleconych czynności oraz sposób ich wykonywania i finansowania. Tekst

porozumienia jest publikowany w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

- 3b. W zakresie udzielonego upoważnienia podmiot uprawniony wydaje w imieniu Prezesa Urzędu decyzje administracyjne niezbędne dla wykonywania przekazanych czynności.
- 3c. Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad działalnością podmiotów uprawnionych, w tym rozpatruje wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy w przypadku decyzji wydanych przez podmioty uprawnione.
- 3d. Upoważnienie, o którym mowa w ust. 3, może dotyczyć w szczególności następujących czynności:
 - 1) dotyczących nadzoru nad statkami powietrznymi o MTOM nieprzekraczającej 495 kg, o których mowa w art. 33 ust. 2;
 - 2) związanych z prowadzeniem ewidencji statków powietrznych, personelu lotniczego oraz lądowisk;
 - 3) związanych ze zdatnością do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej, o której mowa w art. 53b;
 - 4) związanych ze świadectwami kwalifikacji, o których mowa w art. 95;
 - 5) związanych z nadzorem nad szkoleniem personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania świadectw kwalifikacji;
 - 6) związanych z lądowiskami.
- 3e. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia szczegółowy zakres czynności, jakie mogą być przedmiotem upoważnienia, o którym mowa w ust. 3, mając na względzie wymogi bezpieczeństwa wynikające z przepisów wykonawczych do niniejszej ustawy, przepisów międzynarodowych oraz przepisów prawa Unii Europejskiej, a ponadto określi kryteria i procedurę wyboru tych podmiotów oraz wymogi dotyczące porozumienia pomiędzy Prezesem Urzędu a uprawnionym podmiotem.”;

9) po art. 22a dodaje się art. 22b i 22c w brzmieniu:

„Art. 22b. Prezes Urzędu udziela dofinansowania zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa działalności lotniczej i realizacji nadzoru w tym zakresie na wniosek podmiotu niezaliczanego do sektora finansów publicznych, w formie dotacji celowej na dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji.

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

- 1) szczegółowe warunki i tryb oraz kryteria rozdziału środków budżetowych przeznaczonych na dofinansowanie:
 - a) zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa działalności lotniczej i realizacji nadzoru w tym zakresie, o którym mowa w art. 22b,

- b) obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 183 i 197;
 - 2) dokumenty, które należy dołączyć do wniosku o dofinansowanie;
 - 3) terminy składania i rozpatrywania wniosków o dofinansowanie;
 - 4) wzór wniosku o dofinansowanie;
 - 5) szczegółowe warunki i tryb przekazywania i rozliczania dofinansowania.”;
- 10) w art. 23 w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:
„4) opłaty, o których mowa w art. 77 ust. 14 oraz art. 130;”;
- 11) w art. 24:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. W Urzędzie działa Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Naczelnym Lekarzem”, powoływany i odwoływany przez Prezesa Urzędu, spośród lekarzy będących specjalistami z zakresu medycyny.”;
 - b) uchyla się ust. 3 i 4;
- 12) art. 27a otrzymuje brzmienie:
„Art. 27a. W przypadku kontroli wykonywanej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, uprawnienia, o których mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1-4, przysługują również przedstawicielom Komisji Europejskiej oraz przedstawicielom innych państw członkowskich Unii Europejskiej, wykonującym tę kontrolę zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji nr 1486/2003/WE z dnia 22 sierpnia 2003 r. ustanawiającego procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 213 z 23.08.2003, str. 3; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 405).”;
- 13) w art. 31 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych skutkuje z mocy prawa przynależnością państwową statku powietrznego oraz pociąga za sobą poddanie statku powietrznego obowiązkowemu nadzorowi władz lotniczych państwa przynależności, w zakresie określonym w niniejszej ustawie.”;
- 14) art. 32 otrzymuje brzmienie:
„Art. 32. 1. Jeżeli statek powietrzny zarejestrowany w polskim rejestrze statków powietrznych będzie używany przez podmiot, którego główne miejsce działalności lub jeśli nie ma takiego miejsca działalności, miejsce stałego pobytu albo siedziba znajduje się w innym państwie, to nadzór, o którym mowa w art. 31 ust. 2, może być w całości lub w części przekazany władzom lotniczym tego państwa, w drodze porozumienia zawartego między Prezesem Urzędu a organami władz lotniczych tego państwa.
2. Jeżeli statek powietrzny zarejestrowany w obcym rejestrze statków powietrznych będzie używany przez podmiot, którego główne

miejsce działalności lub jeśli nie ma takiego miejsca działalności, miejsce stałego pobytu albo siedziba znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, to nadzór, o którym mowa w art. 31 ust. 2, może być w całości lub w części przekazany Prezesowi Urzędu, w drodze porozumienia zawartego między Prezesem Urzędu a organami władz lotniczych państwa rejestracji statku powietrznego.

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

15) w art. 33 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, wydanego w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznym oraz z ministrem właściwym do spraw edukacji i sportu, z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa lotów i przepisów międzynarodowych, może wyłączyć zastosowanie niektórych przepisów niniejszej ustawy oraz przepisów wydanych na jej podstawie do niektórych rodzajów statków powietrznych, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady nr 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008 r., s. 1).”;

16) w art. 34:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

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

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

17) w art. 36 uchyla się ust. 3 i 4;

18) w art. 37:

a) w ust. 3:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) ważne świadectwo zdatności do lotu, eksportowe świadectwo zdatności do lotu, pozwolenie na wykonywanie lotów dla statków powietrznych kategorii specjalnej albo inny równoważny dokument lub oświadczenie o zgodności wydane zgodnie z rozporządzeniem Komisji nr 1702/2003/WE z dnia 24 września 2003 r.

ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. WE L 243 z 27.09.2003, str. 6; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 456);”;

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

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

b) uchyla się ust. 4;

19) w art. 40:

a) w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) mimo zaistnienia odpowiednich okoliczności nieobowiązuje porozumienie, o którym mowa w art. 32 ust. 1 lub 2.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

20) art. 41 otrzymuje brzmienie:

„Art. 41. 1. Umowa o czasowym oddaniu polskiego statku powietrznego do używania podmiotowi z państwa trzeciego wykonującemu działalność gospodarczą przy użyciu statków powietrznych, albo umowa o czasowym wzięciu w używanie statku powietrznego niezarejestrowanego w polskim rejestrze statków powietrznych, przez wykonujący działalność gospodarczą przy użyciu statków powietrznych podmiot polski, określa w szczególności kwestie dotyczące utrzymania zdolności do lotu i eksploatacji statku powietrznego.

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

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

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

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

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

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

8. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną na podstawie rozporządzenia nr 1008/2008/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3), oddający, zgodnie z rozporządzeniem nr 1008/2008/WE oraz rozporządzeniem Rady nr 3922/91/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 4, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 348), statek powietrzny wraz z załogą innemu przewoźnikowi posiadającemu taką koncesję, zachowujący wszystkie funkcje i odpowiedzialność wynikające z obowiązków posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), pozostaje nadal użytkownikiem tego statku. Umowy między takimi przewoźnikami nie podlegają obowiązkowi określone w ust. 2.”;

21) w dziale III rozdział 3 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 3

Zdatność statków powietrznych do lotów

- Art. 45. Zabrania się używania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej statku powietrznego, który nie posiada ważnego świadectwa zdatności do lotu, pozwolenia na wykonywanie lotów dla statków powietrznych kategorii specjalnej, zwanego dalej „pozwoleniem na wykonywanie lotów”, albo innego równoważnego dokumentu lub nie spełnia warunków określonych w certyfikacie typu, uzupełniającym certyfikacie typu, pozwoleniu na wykonywanie lotów lub innym równoważnym dokumencie.
- Art. 46. 1. Zdatność statków powietrznych do lotu oraz zdatność ich silników, śmigieł, części i akcesoriów jest sprawdzana przez EASA w toku ich projektowania, produkcji i eksploatacji w zakresie i na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 216/2008/WE, rozporządzeniu nr 1702/2003/WE oraz rozporządzeniu Komisji nr 2042/2003/WE z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części ich wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. WE L 315 z 28.11.2003 r., Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 541).
2. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu ocenia i sprawdza zdatność statków powietrznych do lotu oraz zdatność ich silników, śmigieł, części i akcesoriów w toku ich projektowania, produkcji i eksploatacji z uwzględnieniem wymagań rozporządzenia nr 216/2008/WE, rozporządzenia nr 1702/2003/WE oraz rozporządzenia Komisji nr 2042/2003/WE.
- Art. 47. 1. Dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, zgodnie z wymaganiami Załącznika 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, dyrektywy zdatności określające obowiązki dla

użytkowników i właścicieli statków powietrznych w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

2. Decyzje, o których mowa w ust. 1, podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.

Art. 48. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, określa, z uwzględnieniem wymagań rozporządzeń nr 216/2008/WE, nr 1702/2003/WE oraz nr 2042/2003/WE, działania obowiązkowe, które należy podjąć jako bezpośrednie przeciwdziałanie problemom w zakresie bezpieczeństwa. Działania obowiązkowe, o których mowa powyżej, mogą dotyczyć modyfikacji, wymiany lub obsługi technicznej wyrobów, części i akcesoriów oraz określenia dodatkowych ograniczeń i procedur ich użytkowania.

2. Decyzje, o których mowa w ust. 1, podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.

Art. 49. 1. Prezes Urzędu stwierdza zgodność części i akcesoriów statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA z właściwymi przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego przez wydanie orzeczenia zdatności.

2. Orzeczenia zdatności wydawane są bezterminowo.
3. Wydanie orzeczenia zdatności następuje na wniosek osoby, która przedstawi projekt typu oraz dokumentację wykazującą spełnienie właściwych przepisów prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
4. W orzeczeniu zdatności Prezes Urzędu określa warunki użytkowania części i akcesoriów statku powietrznego oraz ograniczenia ustalone ze względu na bezpieczeństwo lotów.
5. Prezes Urzędu odmawia wydania orzeczenia zdatności, jeżeli części i akcesoria statków powietrznych nie spełniają wymagań ustanowionych przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
6. Prezes Urzędu zawiesza orzeczenie zdatności na określony czas, jeżeli części i akcesoria statków powietrznych przestały spełniać wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
7. Prezes Urzędu cofa orzeczenie zdatności, jeżeli w okresie zawieszenia tego orzeczenia nie została przywrócona zgodność z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
8. Prezes Urzędu zmienia orzeczenie zdatności, jeżeli wnioskujący wykaże zgodność zgłoszonej zmiany z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

9. Wydanie orzeczenia zdatności, jego zawieszenie, jak również odmowa wydania, zmiana oraz cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.
- Art. 50. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu stwierdza zgodność stanu technicznego statku powietrznego zarejestrowanego w rejestrze statków z wymaganiami określonymi w certyfikacie typu oraz ustanowionymi przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego przez wydanie świadectwa zdatności do lotu.
2. Świadectwo zdatności do lotu wydaje się, kierując się względami bezpieczeństwa, na czas określony nie dłuższy niż 24 miesiące, o ile rozporządzenie nr 1702/2003/WE nie stanowi inaczej.
3. Prezes Urzędu odmawia wydania świadectwa zdatności do lotu, jeżeli statek powietrzny nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 1.
4. Prezes Urzędu zawiesza świadectwo zdatności do lotu na określony czas, jeżeli statek powietrzny przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 1.
5. Prezes Urzędu cofa świadectwo zdatności do lotu, jeżeli w okresie zawieszenia tego świadectwa nie została przywrócona zgodność z wymaganiami, o których mowa w ust. 1.
6. Dla statków powietrznych przeznaczonych na eksport Prezes Urzędu wydaje eksportowe świadectwo zdatności do lotu.
7. Wydanie świadectwa zdatności do lotu oraz eksportowego świadectwa zdatności do lotu, odmowa ich wydania, odnowienie, odmowa odnowienia oraz ich zawieszenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.
- Art. 51. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolić na wykonanie lotu przez statek powietrzny nieposiadający ważnego świadectwa zdatności do lotu, pozwolenia na wykonywanie lotów albo innego równoważnego dokumentu lub w warunkach nieprzewidzianych w tych dokumentach lub dokumentach z nimi związanych w celu: przeprowadzenia prób w locie, lotów próbnych, eksportu statku powietrznego, przemieszczenia statku powietrznego do miejsca, gdzie ma być naprawiony, a także w innych okolicznościach związanych ze sprawdzaniem zdatności do lotu statku powietrznego.
2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, zabronione jest wykonywanie działalności gospodarczej przy użyciu statku powietrznego.
- Art. 52. 1. Użytkownik, dowódca i inni członkowie załogi statku powietrznego są obowiązani do przestrzegania warunków i ograniczeń ustanowionych w świadectwie zdatności do lotu, pozwoleniu na wykonywanie lotów lub innym równoważnym dokumencie i dokumentach z nimi związanych.

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

Art. 53. 1. Zgodnie z art. 11 rozporządzenia nr 216/2008/WE uznaje się za ważne, na równi z odpowiednimi dokumentami wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej, certyfikaty wydane lub potwierdzone przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

2. Prezes Urzędu może uznać, zgodnie z art. 12 rozporządzenia nr 216/2008/WE, za ważne, na równi z odpowiednimi dokumentami wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej, świadectwa zdatności do lotu, zezwolenia na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu oraz certyfikaty, wydane lub potwierdzone przez właściwy organ obcego państwa.

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

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

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

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

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

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

Art. 53b. 1. Prezes Urzędu stwierdza zdatność do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej nieobjętych nadzorem EASA oraz zdatność ich silników, śmigieł, części i akcesoriów w toku ich projektowania,

- produkcji i eksploatacji przez wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów.
2. Statkiem powietrznym kategorii specjalnej jest statek powietrzny, o którym mowa w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE, z wyłączeniem:
 - 1) statków powietrznych, do których nie mają zastosowania niektóre przepisy ustawy, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2;
 - 2) statków powietrznych posiadających ważny certyfikat typu wydany lub uznany przez Prezesa Urzędu zgodnie z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.
 3. Wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów następuje na wniosek osoby, która przedstawi projekt oraz dokumentację wykazującą spełnienie właściwych przepisów technicznych.
 4. W pozwoleniu na wykonywanie lotów określa się warunki użytkowania statku powietrznego, ograniczenia ustalone ze względu na bezpieczeństwo lotów oraz okres, na jaki zostało wydane.
 5. Prezes Urzędu odmawia wydania pozwolenia na wykonywanie lotów, jeżeli dany statek powietrzny, jego silnik lub śmigło nie spełnia wymagań ustanowionych przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
 6. Prezes Urzędu zawiesza pozwolenie na wykonywanie lotów na określony czas, jeżeli dany statek powietrzny, jego silnik lub śmigło przestał spełniać wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
 7. Prezes Urzędu cofa pozwolenie na wykonywanie lotów, jeżeli w okresie zawieszenia tego pozwolenia nie została przywrócona zgodność z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
 8. Wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów, jego zawieszenie, odmowa wydania oraz cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.
 9. Projektowanie, produkcja i obsługa statków powietrznych kategorii specjalnej jest prowadzona przez podmioty posiadające certyfikat, wydany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 53d ust. 1 pkt 7. Pojedyncze egzemplarze statków powietrznych kategorii specjalnej mogą być produkowane pod nadzorem Prezesa Urzędu przez podmioty nieposiadające certyfikatu.
 10. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję posiadających certyfikat podmiotów projektujących, produkujących lub obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej lub ich części, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 53d ust. 1 pkt 8.
- Art. 53c. Certyfikaty typu oraz uzupełniające certyfikaty typu, wydane przez Prezesa Urzędu dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA, Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej:

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

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

- 1) rodzaje statków powietrznych kategorii specjalnej;
 - 2) sposób i warunki prowadzenia budowy, odbudowy lub modyfikacji statków powietrznych kategorii specjalnej;
 - 3) sposób postępowania przy wydawaniu i odnawianiu ważności oraz zawieszaniu i cofaniu pozwoleń na wykonywanie lotów;
 - 4) sposób prowadzenia inspekcji statków powietrznych kategorii specjalnej;
 - 5) wzór pozwolenia na wykonywanie lotów oraz wzór wniosku o jego wydanie;
 - 6) zakres obsługi statków powietrznych kategorii specjalnej;
 - 7) sposób postępowania przy certyfikowaniu podmiotów projektujących, produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej;
 - 8) sposób prowadzenia ewidencji podmiotów produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej lub ich części.
2. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze wymagania EASA w zakresie zdatności statków powietrznych do lotu oraz uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, określi, w zakresie niezastrzeżonym dla EASA, w drodze rozporządzenia:
- 1) sposób postępowania przy zmianie, zawieszaniu i cofaniu certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu oraz wzory tych dokumentów;

- 2) sposób postępowania przy wydawaniu, zmianie, zawieszaniu i cofaniu orzeczenia zdatności oraz wzory tego orzeczenia i wniosku o jego wydanie;
- 3) rodzaje prób w locie i lotów próbnych oraz sposób i warunki ich przeprowadzania, w tym wymagania dotyczące personelu lotniczego uczestniczącego w próbach w locie i lotach próbnych;
- 4) sposób sprawdzania zdatności statków powietrznych do lotu, w tym sposób:
 - a) postępowania przy wydawaniu świadectwa zdatności do lotu oraz eksportowego świadectwa zdatności do lotu, okres ważności świadectwa zdatności do lotu, wzór świadectwa zdatności do lotu oraz wzór wniosku o jego wydanie, wzór eksportowego świadectwa zdatności do lotu oraz wzór wniosku o jego wydanie,
 - b) stwierdzania utrzymywania przez statek powietrzny jego zdatności do lotu,
 - c) postępowania przy zawieszaniu, odnawianiu i cofaniu świadectwa zdatności do lotu,
 - d) postępowania przy wydawaniu zezwolenia na wykonywanie lotu, o którym mowa w art. 51, i termin jego ważności, wzór zezwolenia oraz wzór wniosku o jego wydanie.”;

22) w dziale IV tytuł rozdziału 1 otrzymuje brzmienie:

„Postanowienia ogólne, zakładanie i rejestrowanie lotnisk”;

23) w art. 54:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ze względu na dostępność dla użytkowników wyróżnia się lotniska użytku publicznego i lotniska użytku wyłącznego.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

c) dodaje się ust. 5-8 w brzmieniu:

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

- 1) przewozów czarterowych, wykonywanych wyłącznie śmigłowcami oraz samolotami o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10.000 kg lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20;
- 2) lokalnych,
- 3) innych niż loty, o których mowa w pkt 1 i 2, nie będących lotami handlowymi.

6. W przypadku gdy zarządzający lotniskiem użytku wyłącznego zapewnia:
 - 1) funkcjonowanie na lotnisku służb państwowych działających na rzecz administracji publicznej lub służb lotnictwa państwowego,
 - 2) starty i lądowania statków powietrznych wykonujących loty w celu ratowania życia lub zdrowia ludzi, poszukiwania i ratownictwa, przeciwdziałania skutkom klęsk żywiołowych lub loty humanitarne- stanowi to świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym w rozumieniu prawa Unii Europejskiej.
7. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego, zaopiniowany przez gminy, na których terytorium jest położone lotnisko, mając na uwadze interes publiczny, może wyrazić zgodę, w formie decyzji administracyjnej, na czasowe otwarcie lotniska użytku wyłącznego do użytku publicznego dla określonej kategorii statków powietrznych lub w określonych porach dnia. Do lotnisk tych w takim przypadku stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące lotnisk użytku publicznego.
8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i procedury wykonywania lotów, o których mowa w ust. 5 i 7, mając na uwadze wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych i prawa Unii Europejskiej, w tym przepisów w zakresie bezpiecznego i nienaruszającego reguł konkurencji wykonywania tych lotów.”;

24) w art. 55:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zezwolenie na założenie lotniska użytku publicznego może uzyskać:

- 1) organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) państwowa albo samorządowa jednostka organizacyjna;
- 3) spółka kapitałowa z siedzibą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, której członkiem zarządu – w przypadku zarządu jednoosobowego lub co najmniej dwóch członków zarządu – w przypadku zarządu wieloosobowego, posiadają znajomość języka polskiego, co wykazuje złożeniem stosownego oświadczenia;
- 4) stowarzyszenie, którego przedmiotem działalności jest działalność lotnicza, utworzone zgodnie z przepisami prawa polskiego;
- 5) osoba fizyczna posiadająca miejsce stałego pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, a w przypadku gdy nie jest ona obywatelem polskim – również posiadająca znajomość języka polskiego lub zatrudniająca co najmniej jedną osobę upoważnioną do jej reprezentowania, posiadającą znajomość języka polskiego, co wykazuje złożeniem

stosownego oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

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

c) w ust. 3:

– pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) dokumenty potwierdzające spełnienie przez wnioskodawcę wymogów, o których mowa w ust. 2 albo 2a;

2) wypis i wyrys z planu zagospodarowania przestrzennego województwa, o ile został uchwalony, oraz wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu lotniska oraz obszarów go otaczających, znajdujących się w strefie jego oddziaływania, odpis decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego, odpis decyzji o warunkach zabudowy albo odpis decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego;”,

– po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) zatwierdzony przez ministra właściwego do spraw transportu plan generalny lotniska, o którym mowa w ust. 5 - w przypadku lotnisk użytku publicznego;”,

– uchyla się pkt 6,

– dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.”,

d) uchyla się ust. 4,

e) dodaje się ust. 5-12 w brzmieniu:

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

6. Plan generalny określa:

1) obszar objęty planem z określeniem dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych;

2) informację dotyczącą planowanego rozwoju ruchu lotniczego (w podziale w szczególności na operacje regularne, czarterowe i lotnictwo ogólne, przewozy pasażerów i towarów);

3) koncepcję zapewniania służb żeglugi powietrznej;

- 4) koncepcję rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem stref wokół lotniska;
 - 5) informację dotyczącą przepustowości, z uwzględnieniem jej obecnych – w przypadku istniejących lotnisk – i przyszłych parametrów (w podziale na parametry dotyczące w szczególności dróg startowych, dróg kołowania, płyt postojowych, terminali, przestrzeni powietrznej, dróg dojazdowych do lotniska) w odniesieniu do zakładanego rozwoju ruchu i planowanych modernizacji lotniska;
 - 6) informacje ekonomiczno-finansowe, dotyczące w szczególności obecnej i planowanej struktury własnościowej, przewidywanych źródeł finansowania inwestycji, obecnej i przewidywanej rentowności i płynności podmiotu, planowanej wysokości opłat lotniskowych i przychodów z ich tytułu, z odniesieniem do całości planowanych przychodów podmiotu;
 - 7) inne sprawy określone przez podmiot, o którym mowa w ust. 5.
7. Plan generalny w zakresie, o którym mowa w ust. 6 pkt 1 i 4, podmiot, o którym mowa w ust. 5, uzgadnia z gminami, których tereny objęte zostały planem generalnym i przedkłada do zaopiniowania przez Prezesa Urzędu.
8. Plan generalny, po zaopiniowaniu przez Prezesa Urzędu, w zakresie, o którym mowa w ust. 6 pkt 1 - 6 oraz po uzgodnieniu przez:
- 1) ministra właściwego do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej – w zakresie zgodności z koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju,
 - 2) Ministra Obrony Narodowej – w zakresie terenów zamkniętych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 17 maja 1999 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2005 r. Nr 240, poz. 2027, z późn. zm.³⁾),
 - 3) ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego – w zakresie zgodności z programami rządowymi dotyczącymi rozwoju kraju, w tym jego poszczególnych regionów
- podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu w zakresie zgodności z polityką transportową kraju.
9. Dla terenów objętych planem generalnym sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe z uwzględnieniem przepisów dotyczących terenów zamkniętych. Jeżeli teren zamknięty objęty planem generalnym utraci status terenu zamkniętego, sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego terenu jest obowiązkowe.
10. Plan generalny podlega aktualizacji w okresach pięcioletnich lub częściej, jeżeli istniejące lub projektowane cechy techniczno-eksploatacyjne

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2006 r. Nr 170, poz. 1217, z 2007 r. Nr 21, poz. 125, z 2008 r. Nr 201, poz. 1237 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 31, poz. 206, Nr 42, poz. 334, Nr 98, poz. 817 i Nr 157, poz. 1241.

lotniska lub warunki ekonomiczne, operacyjne, środowiskowe oraz finansowe wymagają wprowadzenia zmian istotnych w tym planie.

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

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

1) rozpatrywaniu wniosków, o których mowa w art. 61 ust. 1;

2) uzgadnianiu decyzji, o których mowa w art. 87 ust. 5.”;

25) w art. 57 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

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

26) w art. 58 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

27) w art. 59:

a) w ust. 3 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) zatwierdzoną instrukcję operacyjną lotniska.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Do rejestru lotnisk wpisuje się jako zarządzającego lotniskiem:

1) zakładającego lotnisko,

2) inny podmiot - na wniosek zakładającego lotnisko

- jeżeli spełnia warunki określone w art. 59a, a w przypadku lotniska użytku publicznego - również w art. 80a i art. 174 ust. 2 i 3.”;

28) po art. 59 dodaje się art. 59a w brzmieniu:

„Art. 59a. 1. Potwierdzenie spełnienia wymagań związanych z eksploatacją i zarządzaniem lotniskiem następuje przez:

1) wydanie certyfikatu dla lotniska użytku publicznego:

a) zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 4 – w stosunku do lotnisk przeznaczonych do regularnego ruchu międzynarodowego,

b) zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 3 - w stosunku do lotnisk, dla których Prezes Urzędu wydał decyzję o ograniczonej certyfikacji, z uwagi na:

- rodzaj wykonywanych lotów na tym lotnisku,

- porę dnia, w której loty te są wykonywane,

- masę statków powietrznych,

- liczbę pasażerów;

- 2) złożenie przez zakładającego lub zarządzającego lotniskiem użytku wyłącznego deklaracji o zgodności charakterystyk technicznych i infrastruktury lotniska albo eksploatacji i zarządzania lotniskiem z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 3, oraz przeprowadzenie przez Urząd z wynikiem pozytywnym inspekcji sprawdzającej na lotnisku.
2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wydaje się zgodnie z przepisami art. 160-163a.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania w stosunku do lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b i pkt 2, oraz sposób i tryb przeprowadzania inspekcji sprawdzającej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotnisk oraz potrzebę zróżnicowania kryteriów oceny lotnisk w zależności od ich typu, charakterystyk technicznych i rodzaju ruchu lotniczego.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, mając na uwadze bezpieczną eksploatację lotnisk oraz przepisy międzynarodowe dotyczące eksploatacji lotnisk, wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk – w rozumieniu Załącznika 14 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.”;

29) art. 60 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 60. 1. Minister Obrony Narodowej prowadzi rejestr lotnisk i lądowisk wojskowych, a minister właściwy do spraw wewnętrznych prowadzi rejestr lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego.
2. Ministrowie, o których mowa w ust. 1, określają, w drodze zarządzeń, sposób prowadzenia rejestrów, tryb wpisu lotnisk i lądowisk do rejestrów, o których mowa w ust. 1, oraz wzory tych rejestrów.
 3. Jeżeli lotnisko, o którym mowa w ust. 1, ma być wykorzystywane także przez lotnictwo cywilne, wówczas lotnisko to wpisuje się również do rejestru lotnisk cywilnych. Jako zarządzającego tym lotniskiem wpisuje się podmiot uzgodniony przez zainteresowanych ministrów. Obowiązek złożenia wniosku w tej sprawie spoczywa na tym podmiocie.
 4. Jeżeli lądowisko, o którym mowa w ust. 1, ma być wykorzystywane także przez lotnictwo, cywilne, wówczas lądowisko to wpisuje się do ewidencji lądowisk”;

30) art. 64 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 64. 1. Kto zamierza nabyć lub objąć akcje lub udziały w spółce zakładającej lotnisko użytku publicznego albo spółce będącej założycielem lub właścicielem istniejącego lotniska użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie odpowiednio 25%, 33% lub 49% ogólnej liczby głosów na zgromadzeniu wspólników lub walnym zgromadzeniu lub podejmuje inne działania, w wyniku czego stanie się podmiotem dominującym w rozumieniu ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania

instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych (Dz. U. Nr 184, poz. 1539, z późn. zm.⁴⁾), w podmiocie zakładającym albo będącym założycielem lub właścicielem lotniska użytku publicznego, zawiadamia o tym ministra właściwego do spraw transportu - pod rygorem nieważności.

2. Nie zawiadamia się ministra właściwego do spraw transportu, gdy działania, o których mowa w ust. 1, stanowią koncentrację o wymiarze wspólnotowym w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz. Urz. WE L 24 z 29.01.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 3, str. 40). W takim przypadku do działań tych stosuje się przepisy tego rozporządzenia.
3. Zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się przed zamierzonym podjęciem działań, o których mowa w ust. 1. Działania te mogą być podjęte, jeżeli w terminie 30 dni od dnia zawiadomienia minister właściwy do spraw transportu nie wyda zakazu, o którym mowa w ust. 4.
4. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, zakazać - pod rygorem nieważności - nabycia akcji lub udziałów w ilości zapewniającej osiągnięcie lub przekroczenie progów, o których mowa w ust. 1, lub podjęcia innych działań, o których mowa w ust. 1, ze względu na zagrożenie porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego.”;

31) po art. 64 dodaje się art. 64a i 64b w brzmieniu:

- „Art. 64a. 1. Kto zamierza nabyć lub objąć akcje lub udziały w spółce zarządzającej lotniskiem użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie, bezpośrednio lub pośrednio przez inne podmioty, większości głosów na zgromadzeniu wspólników lub walnym zgromadzeniu, także na podstawie porozumień z innymi osobami, lub podejmuje inne działania, w wyniku czego stanie się podmiotem dominującym, w rozumieniu ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych, w podmiocie zarządzającym lotniskiem użytku publicznego, zawiadamia o tym ministra właściwego do spraw transportu – pod rygorem nieważności.
2. Nie zawiadamia się ministra właściwego do spraw transportu, gdy działania, o których mowa w ust. 1, stanowią koncentrację o wymiarze wspólnotowym w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 139/2004. W takim przypadku do działań tych stosuje się przepisy tego rozporządzenia.
 3. Zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się przed zamierzonym podjęciem działań, o których mowa w ust. 1. Działania te mogą być podjęte, jeżeli w terminie 30 dni od dnia zawiadomienia

⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 157, poz. 1119, z 2007 r. Nr 235, poz. 1734 oraz z 2008 r. Nr 171, poz. 1056 i Nr 231, poz. 1547.

minister właściwy do spraw transportu nie wyda zakazu, o którym mowa w ust. 4.

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

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

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

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

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

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

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

5. Skutki czynności prawnej, o której mowa w ust. 1 lub 2, ulegają zawieszeniu:
 - 1) na czas przysługujący ministrowi właściwemu do spraw transportu na wyrażenie sprzeciwu;
 - 2) w razie złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy lub zaskarżenia ostatecznej decyzji ministra właściwego do spraw transportu na drodze sądowej - do chwili zmiany decyzji, jej uchylecia albo stwierdzenia nieważności.
6. W przypadku złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy termin do załatwienia sprawy wynosi 14 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku, zaś w przypadku zaskarżenia ostatecznej decyzji ministra właściwego do spraw transportu sąd wyznacza rozprawę w terminie 14 dni od dnia wniesienia skargi przez stronę.
7. Ostateczna decyzja ministra właściwego do spraw transportu, w stosunku do której nie złożono wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, której nie zaskarżono lub której nie uchylono, skutkuje nieważnością czynności prawnej od chwili jej dokonania. Dokonana czynność prawna, o której mowa w ust. 1 lub 2, o której zarząd spółki nie powiadomił w terminie określonym w ust. 3, jest nieważna.
8. W przypadku rzeczywistej zmiany przez spółkę wykonywanego przedmiotu jej działalności, a także wydania uchwały o zmianie przeznaczenia lub zaniechania eksploatacji składnika mienia spółki podstawowego z punktu widzenia funkcjonowania lotniska, jeżeli zagraża to porządkowi publicznemu lub bezpieczeństwu publicznemu, przepisy ust. 1-7 stosuje się odpowiednio. Minister właściwy do spraw transportu, wyrażając sprzeciw, określa ponadto w decyzji zakres obowiązku kontynuacji dotychczasowej działalności przez spółkę, a w razie potrzeby, także odpowiedni termin przywrócenia dotychczasowej działalności przez spółkę.
9. W przypadkach, o których mowa w ust. 8, sprzeciw może być wyrażony przed zawiadomieniem przez zarząd spółki o tych zdarzeniach.
10. Do egzekucji obowiązków określonych w decyzji, o której mowa w ust. 8, stosuje się przepisy działu III ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2005 r. Nr 229, poz. 1954, z późn. zm.⁵⁾).
11. Do roszczeń o odszkodowanie z tytułu strat majątkowych poniesionych przez spółki wskutek wydania przez ministra właściwego do spraw transportu zgodnych z prawem decyzji, o których mowa w ust. 1 i 8, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 22 listopada 2002 r. o wyrównywaniu strat majątkowych

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 157, poz. 1119 i Nr 187, poz. 1381, z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 115, poz. 794, Nr 176, poz. 1243 i Nr 192, poz. 1378, z 2008 r. Nr 209, poz. 1318 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11 i Nr 39, poz. 308.

wynikających z ograniczenia w czasie stanu nadzwyczajnego wolności i praw człowieka i obywatela (Dz. U. Nr 233, poz. 1955).

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

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

32) po art. 65 dodaje się art. 65a w brzmieniu:

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

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

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

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

33) w art. 66 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

34) w art. 67 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

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

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

35) w art. 68:

a) uchyla się ust. 1,

b) w ust. 2:

- uchyla się pkt 4,
- po pkt 12 dodaje się pkt 13 w brzmieniu:

„13) posiadać prawo używania nieruchomości, w okresie eksploatacji lotniska, z zastrzeżeniem art. 65 i 225.”,

c) ust. 2b otrzymuje brzmienie:

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

d) po ust. 2b dodaje się ust. 2c w brzmieniu:

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

e) dodaje się ust. 2d w brzmieniu:

„2d. Wymogu uzyskania zgody, o której mowa w ust. 2c, nie stosuje się do wykonywania międzynarodowych lotów niehandlowych w granicach obszaru Schengen, jeżeli nie została tymczasowo przywrócona kontrola graniczna (zgodnie z art. 23 kodeksu granicznego Schengen).”,

f) w ust. 3 dodaje się pkt 3-7 w brzmieniu:

- „3) posiadać system zarządzania bezpieczeństwem na lotniskach - w zakresie wymaganym przez przepisy międzynarodowe oraz przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 3;
- 4) koordynować prace zespołu ochrony lotniska;
- 5) posiadać zaktualizowany plan generalny lotniska;
- 6) określić granicę części lotniczej lotniska, podlegającą zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu;
- 7) posiadać zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1.”,

g) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. Zarządzający lotniskiem, na którym funkcjonuje lotnicze przejście graniczne, po uprzednim uzgodnieniu z właściwym miejscowo komendantem placówki Straży Granicznej, jest obowiązany do zapewnienia fizycznego oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych, określonych w art. 2 pkt 3 rozporządzenia (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiającego wspólny kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz. Urz. UE L 105 z 13.04.2006, str. 1), od pasażerów innych

lotów, podlegających odprawie granicznej, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr VI pkt 2 do tego rozporządzenia.

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

36) art. 70 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 70. 1. Zarządzający lotniskiem albo podmiot, który posiada prawo własności do nieruchomości, na której znajduje się lotnisko, może przekazać zarządzanie tym lotniskiem innej osobie spełniającej wymagania określone w art. 55 ust. 2 i 3, za zgodą Prezesa Urzędu wydaną w drodze decyzji administracyjnej.
2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, w sytuacji gdy nieruchomości na których znajduje się lotnisko mają więcej niż jednego właściciela, przekazanie zarządzania wymaga zgody wszystkich właścicieli.
 3. W przypadku gdy nieruchomości, na których znajduje się lotnisko, zostały oddane w użytkowanie wieczyste, przekazanie zarządu, o którym mowa w ust. 1, następuje na wniosek zarządzającego lotniskiem albo użytkownika wieczystego.”;

37) w art. 73 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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

38) art. 74 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 74. 1. Służby publiczne i organy administracji publicznej korzystają z obiektów i urządzeń lotniska w zakresie niezbędnym do wykonywania ich zadań.
2. Zarządzający lotniskiem jest obowiązany udostępnić służbom publicznym i organom administracji publicznej niezbędne obiekty i urządzenia, o których mowa w ust. 1, zaś służby publiczne i organy administracji publicznej są obowiązane pokryć koszty eksploatacji tych obiektów i urządzeń w wysokości kosztów faktycznie poniesionych z tego tytułu przez zarządzającego lotniskiem.
 3. Obowiązek pokrywania przez Straż Graniczną kosztów eksploatacji obiektów i urządzeń lotniska, o których mowa w ust. 2, w zakresie wynikającym ze współdziałania Straży Granicznej z Prezesem Urzędu sprawującym nadzór nad wykonywaną przez zarządzającego

lotniskiem kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, obejmuje wyłącznie koszty:

- 1) zużycia energii elektrycznej i ciepłej, wody i gazu;
 - 2) usług telekomunikacyjnych.
4. Szczegółowe warunki udostępnienia obiektów i urządzeń, o których mowa w ust. 1-3, określają umowy zawierane między zarządzającym lotniskiem a służbami publicznymi i organami administracji publicznej.
5. Przepisy ust. 1-4 nie naruszają przepisów ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 12, poz. 67) oraz innych ustaw określających zadania służb i organów, o których mowa w ust. 1.”;

39) art. 75 otrzymuje brzmienie:

„Art. 75. 1. Zarządzający lotniskiem może pobierać opłaty od użytkownika statku powietrznego lub innego posiadacza statku powietrznego w momencie wykonywania operacji lotniczej z tytułu świadczenia na jego rzecz na lotnisku usług związanych z obsługą startów, lądowań i postoju statków powietrznych, przylotem i odlotem pasażerów, oraz obsługą ładunków (opłaty lotniskowe).

2. Opłaty lotniskowe nie obejmują usług, o których mowa w art. 176 i art. 180 ust. 2.

3. Opłaty lotniskowe nie obejmują usług związanych z obsługą pasażerów niepełnosprawnych oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, o których mowa w rozporządzeniu 1107/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz.Urz. UE L 204 z 26.VII.2006, str. 1). Na żądanie Prezesa Urzędu każdy dostawca usług związanych z obsługą pasażerów niepełnosprawnych jest zobowiązany do przedstawienia szczegółowej informacji dotyczącej kosztów zapewnienia tych usług i kalkulacji stawek opłat za nie. Na podstawie uzyskanych informacji Prezes Urzędu może nakazać, w drodze decyzji, zmianę wysokości opłat, jeżeli stwierdzi naruszenie zasad zawartych w rozporządzeniu 1107/2006/WE.

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

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

40) w art. 76 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Nie pobiera się opłat lotniskowych za starty, lądowania i postój statków powietrznych:

- 1) wykonujących loty w celu obrony przed skutkami klęsk żywiołowych oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego - chyba że loty te są wykonywane w ramach prowadzonej działalności gospodarczej;
- 2) państwowych statków powietrznych wykonujących loty w przypadkach ochrony granic, zagrożenia bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego;
- 3) statków powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej na lotniskach, o których mowa w art. 60 ust. 3.”;

41) dodaje się art. 80a w brzmieniu:

„Art. 80a. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego będącym portem lotniczym opracowuje i przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, program ochrony lotniska.”;

42) w art. 82:

a) uchyla się pkt 2,

b) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) wnioskuje do Prezesa Urzędu, w przypadku:

- a) lotniska wpisanego do rejestru lotnisk wojskowych - do Ministra Obrony Narodowej,
- b) lotniska wpisanego do rejestru lotnisk lotnictwa służb porządku publicznego - do ministra właściwego do spraw wewnętrznych

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

43) po art. 83 dodaje się art. 83a w brzmieniu:

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

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

44) w art. 84 w ust. 2:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) opracować, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych, plan działania w sytuacji zagrożenia uzgodniony z:

a) właściwym terenowo komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej - w przypadku portów lotniczych,

b) komendantem powiatowym albo miejskim Państwowej Straży Pożarnej - w przypadku pozostałych lotnisk;”

b) uchyla się pkt 2,

c) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zorganizować i zapewnić funkcjonowanie służby ratowniczo-gaśniczej, wyposażonej w sprzęt specjalistyczny – w przypadku lotniska użytku publicznego;”

45) po art. 87 dodaje się art. 87a w brzmieniu:

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

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

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

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

1) strefy przestrzeni powietrznej wykorzystywanej do żeglugi powietrznej, o których mowa w ust. 1;

2) szczegółowe warunki użycia lasera lub światła z innych źródeł w tych strefach;

3) tryb wydawania zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł.”

46) w art. 88:

a) ust. 1-3 otrzymują brzmienie:

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

2. Rejestr lotniczych urządzeń naziemnych jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze podlegają ochronie zgodnie z przepisami o tajemnicach prawnie chronionych.
3. Wpisowi do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych podlegają następujące lotnicze urządzenia naziemne, wykorzystywane do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej:
 - 1) urządzenia łączności;
 - 2) urządzenia radiolokacyjne;
 - 3) urządzenia radionawigacyjne;
 - 4) wzrokowe pomoce nawigacyjne;
 - 5) automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych;
 - 6) urządzenia i systemy przetwarzania i zobrazowania danych.”,

b) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:

- 1) informację o rodzaju urządzenia i celu, w jakim ma być stosowane;
- 2) współrzędne geograficzne anteny promieniującej urządzenia - jeżeli dotyczy danego urządzenia;
- 3) charakterystykę techniczną urządzenia;
- 4) odpis pozwolenia radiowego - jeżeli takie pozwolenie jest wymagane;
- 5) dokument potwierdzający wybudowanie i oddanie do użytku lotniczego urządzenia naziemnego zgodnie z przepisami prawa budowlanego i przepisami wydanymi na podstawie art. 92 pkt 2;
- 6) dokument potwierdzający prawo wnioskodawcy do korzystania z nieruchomości, na której ma być wykorzystywane urządzenie naziemne.

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

c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

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

d) ust. 7-9 otrzymują brzmienie:

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

8. O wpisie oraz odmowie wpisania lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych oraz o jego wykreśleniu z tego rejestru, jak również o zmianie danych zawartych w tym rejestrze rozstrzyga Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.
9. Lotnicze urządzenie naziemne może być wykorzystywane do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej, jeżeli jest wpisane do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych.”;

47) art. 93 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 93. 1. Statki powietrzne, których parametry techniczne i eksploatacyjne pozwalają na bezpieczne wykorzystywanie lądowisk, mogą wykonywać starty i lądowania także z tych lądowisk, w następujących celach:
- 1) przewozów czarterowych i lotów lokalnych wykonywanych wyłącznie samolotami z napędem śmigłowym o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 5.700 kg włącznie lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 10, śmigłowcami, statkami powietrznymi bez napędu oraz aerostatami;
 - 2) innych niż loty, o których mowa w pkt 1, nie będących lotami handlowymi.
2. Za wybór terenu na lądowisko i bezpieczną jego eksploatację odpowiada posiadacz nieruchomości na której znajduje się lądowisko.
3. Lądowiska podlegają wpisowi do ewidencji lądowisk, prowadzonej przez Prezesa Urzędu, jeżeli wykorzystywane będzie częściej niż 14 dni w ciągu kolejnych 12 miesięcy, na wniosek zgłaszającego lądowisko posiadającego zgodę posiadacza nieruchomości na której znajduje się lądowisko, po uzyskaniu pozytywnej opinii instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego i właściwej miejscowo gminy (wójta, burmistrza, prezydenta).
4. Prezes Urzędu może wykreślić lądowisko z ewidencji lądowisk na wniosek:
- 1) instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego;
 - 2) zgłaszającego lądowisko;
 - 3) posiadacza nieruchomości na terenie, którego znajduje się lądowisko.
5. Starty i lądowania statków powietrznych mogą być wykonywane z lądowisk tylko za zgodą posiadacza nieruchomości, na której znajduje się lądowisko albo, w przypadku lądowiska o którym mowa w ust. 3, zgłaszającego lądowisko i zgodnie z instrukcją operacyjną lądowiska.
6. Odpowiedzialność za wybór lądowiska jako miejsca startu i lądowania statku powietrznego ponosi dowódca statku powietrznego.
- ”

7. Do lądowisk zlokalizowanych na śródlądowych powierzchniowych wodach publicznych, morskich wodach wewnętrznych wraz z morskimi wodami wewnętrznymi Zatoki Gdańskiej i wodach morza terytorialnego nie stosuje się ust. 2-5.

8. Minister właściwy do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia tryb zgłaszania lądowisk do ewidencji lądowisk oraz wzór ewidencji lądowisk, uwzględniając zakres danych niezbędnych do dokonania wpisu do ewidencji lądowisk.”;

48) po art. 93 dodaje się art. 93a w brzmieniu:

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

- 1) konieczności wykonania lądowania zapobiegającego znalezieniu się statku powietrznego w sytuacji stanowiącej potencjalne zagrożenie jego bezpieczeństwa, gdyby kontynuował lot,
- 2) transportu medycznego służącego ratowaniu życia lub zdrowia ludzkiego,
- 3) ratowania życia lub zdrowia ludzkiego, poszukiwania i ratownictwa, zapobiegania klęskom żywiołowym lub zwalczania ich skutków, a także w nagłych stanach zagrożenia bezpieczeństwa i porządku publicznego.

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

49) w art. 94:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Licencja jest świadectwem stwierdzającym posiadanie określonych kwalifikacji oraz dowodem upoważnienia do wykonywania określonych czynności lotniczych. Przepisy niniejszego działu w odniesieniu do licencji stosuje się odpowiednio do świadectw kwalifikacji z zastrzeżeniem art. 95.”,

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Licencją, o której mowa w ust. 2, jest licencja wydana przez Prezesa Urzędu lub licencja wydana przez właściwy organ obcego państwa i uznana przez Prezesa Urzędu, chyba że jej uznanie nie jest wymagane.”,

d) w ust. 6:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) personel wchodzący w skład załóg statków powietrznych:

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

– uchyla się pkt 2,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) mechanik lotniczy obsługi technicznej;”

– po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) praktykant - kontroler ruchu lotniczego;”

– uchyla się pkt 6 i 7,

e) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

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

f) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

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

50) w art. 95:

a) w ust. 2:

- uchyla się pkt 5,
- po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:
 - „5a) operator bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe;”
- po pkt 6 dodaje się pkt 7 - 9 w brzmieniu:
 - „7) mechanik poświadczenia obsługi statków powietrznych, o których mowa w pkt 1-5a;
 - 8) informator służby informacji powietrznej;
 - 9) informator lotniskowej służby informacji powietrznej;”

b) w ust. 3:

- po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:
 - „5a) operator bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe - ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej średniego wykształcenia.”
- uchyla się pkt 6,
- po pkt 6 dodaje się pkt 7 - 9 w brzmieniu:
 - „7) mechanik poświadczenia obsługi statków powietrznych, o którym mowa w ust. 3 pkt 7 – ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej gimnazjalnego wykształcenia;
 - 8) informator służby informacji powietrznej - ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej średniego wykształcenia;
 - 9) informator lotniskowej służby informacji powietrznej – ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej średniego wykształcenia.”

c) ust. 4a otrzymuje brzmienie:

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

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

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

51) po art. 95 dodaje się art. 95a-95g w brzmieniu:

- „Art. 95a. 1. Wykonywanie działalności szkoleniowej w zakresie prowadzenia szkolenia personelu lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego oraz wpisywanych do niego uprawnień jest działalnością regulowaną w rozumieniu

przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz.U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095, z późn. zm.⁶⁾) i podlega wpisowi do rejestru podmiotów szkolących na podstawie pisemnego wniosku.

2. Działalność szkoleniową w zakresie objętym obowiązkiem wpisu do rejestru podmiotów szkolących może wykonywać przedsiębiorca, który oświadcza, że wykonywanie działalności objętej wpisem do rejestru podmiotów szkolących nie zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym oraz bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu.
3. Wniosek o wpis do rejestru zawiera w szczególności następujące dane:
 - 1) firmę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres albo miejsce zamieszkania;
 - 2) oznaczenie formy prawnej i numer w rejestrze przedsiębiorców albo w innym właściwym rejestrze lub w ewidencji działalności gospodarczej;
 - 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP), o ile przedsiębiorca taki numer posiada;
 - 4) datę planowanego rozpoczęcia działalności szkoleniowej;
 - 5) imię, nazwisko, adres, numer telefonu instruktora pilotażu oraz jego kwalifikację;
 - 6) nazwę i adres lotniska lub lądowiska na którym będzie prowadzone szkolenie;
 - 7) spis statków powietrznych używanych do szkolenia, jeżeli podlegają wpisowi do ewidencji, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2;
 - 8) rodzaje szkoleń, jakie będą prowadzone w ośrodku;
 - 9) informacje o posiadanym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonego szkolenia;
 - 10) oświadczenie, że dane zawarte we wniosku są kompletne i zgodne z prawdą.
4. Minister właściwy do spraw transportu, biorąc pod uwagę bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) szczegółowe wymagania prowadzenia działalności szkoleniowej, o której mowa w ust. 1;
 - 2) wzór wniosku o wpis do rejestru podmiotów szkolących;
 - 3) szczegółowe warunki i sposób prowadzenia rejestru podmiotów szkolących, tryb składania wniosków o wpis do rejestru

⁶⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280, z 2008 r. Nr 70, poz. 416, Nr 116, poz. 732, Nr 123, poz. 803, Nr 141, poz. 888, Nr 171, poz. 1056 i Nr 216, poz. 1367 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11 i Nr 18, poz. 97.

podmiotów szkolących oraz zgłaszania zmiany danych rejestrowych.

Art. 95b. Prezes Urzędu odmawia wpisania podmiotu do rejestru podmiotów szkolących, jeżeli nie zostały spełnione wymagania określone w ust. 2-4.

Art. 95c. Przedsiębiorca jest obowiązany przechowywać, przed okres wykonywanej działalności szkoleniowej, wszystkie dokumenty niezbędne do wykazania spełnienia warunków wykonywania działalności objętej obowiązkiem wpisu do rejestru podmiotów szkolących.

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

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

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

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

Art. 95g. 1. Czynności członków personelu pokładowego określone w części O załącznika III do rozporządzenia 3922/91/EWG, mogą wykonywać osoby posiadające świadectwo odbycia szkolenia w zakresie bezpieczeństwa.

2. Świadectwo, o którym mowa w ust. 1, jest wydawane członkowi personelu pokładowego przez certyfikowanego przewoźnika lotniczego.”;

52) w art. 96:

a) w ust. 1:

- zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Licencja może być wydana osobie, która łącznie spełnia następujące warunki:”;

- uchyla się pkt 3,

- pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) spełnia wymagania i warunki określone na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 3 i ust. 3 dotyczące ukończenia szkolenia lotniczego, praktyki lotniczej oraz posiadania wiedzy i umiejętności;”;

- po pkt 6 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) uzyskała pozytywny wynik z egzaminu państwowego, o którym mowa w art. 99 ust. 1.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

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

c) w ust. 2:

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) pilot szybowcowy z licencją krajową - ukończone 15 lat, wykształcenie podstawowe oraz zgoda opiekunów prawnych;”,

– po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) pilot samolotowy z licencją krajową - ukończone 16 lat, wykształcenie co najmniej gimnazjalne albo równorzędne oraz zgoda opiekunów prawnych;”,

– pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) mechanik lotniczy obsługi technicznej - ukończone 18 lat;”,

– uchyla się pkt 6a,

– po pkt 6a dodaje się pkt 6b i 6c w brzmieniu:

„6b) kontroler ruchu lotniczego - ukończone 21 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie oraz świadectwo dojrzałości po zdaniu egzaminu maturalnego;

„6c) praktykant - kontroler ruchu lotniczego - ukończone 18 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie oraz świadectwo dojrzałości po zdaniu egzaminu maturalnego;”,

d) ust. 5 i 5a otrzymują brzmienie:

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

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

e) po ust. 5a dodaje się ust. 5b w brzmieniu:

„5b. Nie wymaga uznania przez Prezesa Urzędu licencja:

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

53) w art. 97:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykonywania czynności lotniczych przez osobę nieposiadającą licencji lub świadectwa kwalifikacji, a także świadectwa odbycia szkolenia w zakresie bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 95g ust. 1;”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

54) w art. 98 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

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

55) w art. 99:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) w ust. 4 po pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) wniosku członka Komisji.”;

56) art. 100 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) uzyskał licencję lub uprawnienia w oparciu o sfałszowane dokumenty;
 - 2) sfałszował zapisy w licencji lub poświadczył nieprawdę w dokumentach obsługi technicznej;
 - 3) utracił kwalifikacje wymagane do wykonywania określonych czynności lotniczych;
 - 4) wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego;
 - 5) wykonywał czynności lotnicze pod wpływem alkoholu lub środków odurzających.
2. Licencje zawiesza się albo cofa również na pisemny wniosek posiadacza licencji.
 3. W przypadku uzasadnionego podejrzenia zaistnienia przyczyn, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu może zawiesić licencję i zatrzymać ją na czas trwania postępowania administracyjnego w przedmiocie zawieszenia albo cofnięcia licencji. Przepis ten stosuje się odpowiednio do zawieszenia uprawnień wpisywanych do licencji.
 4. W przypadku postępowania prowadzonego przez uprawnione organy państwowe, w celu stwierdzenia czy zaistniały okoliczności, o których mowa w ust. 1, na czas prowadzenia tego postępowania Prezes Urzędu może zawiesić licencję i zatrzymać ją, jeżeli istnieje uzasadniona obawa, że dalsze wykonywanie czynności lotniczych może zagrażać bezpieczeństwu lotów, a organ prowadzący postępowanie nie dokonał zatrzymania tego dokumentu. Przepis ten stosuje się odpowiednio do zawieszenia uprawnień wpisywanych do licencji.
 5. W przypadku zastosowania w stosunku do członka personelu lotniczego środka zapobiegawczego polegającego na obowiązku powstrzymania się od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych lub od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów w ruchu powietrznym albo wydania prawomocnego wyroku sądu, w którym orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, licencja podlega zawieszeniu na czas trwania tego środka lub zakazu.
 6. Członek personelu lotniczego, na którym spoczywa obowiązek powstrzymania się od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych lub od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów w ruchu powietrznym albo, co do którego prawomocnie orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, jest obowiązany do zwrotu licencji w celu dokonania w niej wpisu o zawieszeniu, jeżeli licencja ta nie została w inny sposób zabezpieczona przez właściwe organy.”;
- 57) w art. 102 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Rejestr personelu lotniczego jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze podlegają ochronie zgodnie z przepisami o ochronie tajemnic prawnie chronionych.”;

58) w art. 103 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym, nieprzekraczającym 3 miesięcy, z zastrzeżeniem ust. 2.”;

59) w art. 104:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając przepisy międzynarodowe oraz mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów, określi, w drodze rozporządzenia:

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

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając przepisy międzynarodowe określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób i warunki wydawania, wymiany, zawieszania, cofania i przywracania licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i kontrolera ruchu lotniczego oraz świadectwa kwalifikacji

informatora służby informacji powietrznej i informatora lotniskowej służby informacji powietrznej;

- 2) rodzaje uprawnień wpisywanych do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i kontrolera ruchu lotniczego oraz świadectwa kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej oraz warunki ich udzielania i zachowywania ważności;
- 3) warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i kontrolera ruchu lotniczego oraz świadectwa kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej i informatora lotniskowej służby informacji powietrznej;
- 4) sposób uznawania oraz zawieszania, cofania i przywracania uznania licencji kontrolera ruchu lotniczego oraz związanych z nią uprawnień, uprawnień uzupełniających, uprawnień w zakresie języka oraz towarzyszących jej orzeczeń lotniczo-lekarskich, wydanych przez właściwy organ państwa obcego;
- 5) sposób uznawania oraz zawieszania, cofania i przywracania uznania świadectwa kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej i informatora wojskowej służby powietrznej oraz związanych z nimi uprawnień w zakresie języka oraz towarzyszących im świadectwom orzeczeń lotniczo-lekarskich, wydanych przez właściwy organ państwa obcego;
- 6) rodzaje i wzory licencji oraz świadectw kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego.”,

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

d) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

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

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

Uwaga: Biuro Legislacyjne zgłasza uwagi

60) w art. 105:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) w ust. 1a uchyla się pkt 1,

c) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

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

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

61) w art. 106:

a) w ust. 1:

- zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

„Badania lotniczo-lekarskie przeprowadzają i wydają orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego oraz członka personelu pokładowego.”,

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) centra medycyny lotniczej,”,

b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. W imieniu centrum medycyny lotniczej badania lotniczo-lekarskie przeprowadza i wydaje orzeczenie komisja lekarska centrum medycyny lotniczej złożona z lekarzy orzeczników oraz specjalistów z zakresu medycyny.

3. Do postępowania w sprawie odwołania stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.⁷⁾.”,

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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

62) w art. 107 :

a) w ust. 1 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) organizowanie szkoleń dla kandydatów na lekarzy orzeczników lub lekarzy orzeczników.”,

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2001 r. Nr 49, poz. 509, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271 i Nr 169, poz. 1387, z 2003 r. Nr 130, poz. 1188 i Nr 170, poz. 1660, z 2004 r. Nr 162, poz. 1692, z 2005 r. Nr 64, poz. 565, Nr 78, poz. 682 i Nr 181, poz. 1524 oraz z 2008 r. Nr 229, poz. 1539.

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Naczelnny Lekarz ma prawo przetwarzać dane medyczne członków i kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków i kandydatów na członków personelu pokładowego wyłącznie na potrzeby wykonywanych badań oraz prowadzonych postępowań.”;

63) w art. 108:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) jest specjalistą z zakresu medycyny;”;

b) w ust. 6 uchyla się pkt 5;

64) w art. 109 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) zatrudnia lekarzy orzeczników oraz specjalistów z zakresu medycyny;”;

65) w art. 112:

a) w ust. 1:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) szczegółowe zasady, warunki i tryb przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich kandydatów na członków personelu lotniczego, członków personelu lotniczego oraz kandydatów na członków personelu pokładowego i członków personelu pokładowego;”;

- w pkt 6 średnik zastępuje się kropką i uchyla się pkt 7,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności konieczność zapewnienia prawidłowego i kompleksowego przebiegu badań lotniczo-lekarskich, przy udziale specjalistów z dziedziny medycyny, a także konieczność posiadania przez członków personelu lotniczego oraz członków personelu pokładowego odpowiedniego stanu zdrowia niezbędnego do wykonywania obowiązków zawodowych.”;

66) w art. 116:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Do uprawnień żołnierzy i funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego oraz funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej i Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania obowiązków służbowych nie stosuje się zakazów, o których mowa w ust. 1 i 2, po spełnieniu warunków określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 4.”;

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki wnoszenia broni palnej, broni gazowej oraz materiałów wybuchowych na pokład statku powietrznego, w tym szkolenia z zakresu znajomości pokładu statku powietrznego, procedur obowiązujących na pokładzie statku powietrznego, skutków użycia broni palnej lub gazowej na

pokładzie statku powietrznego oraz sposobów unieszkodliwienia osoby niebezpiecznej bez użycia broni palnej lub gazowej, w stosunku do żołnierzy i funkcjonariuszy służb, o których mowa w ust. 3.”;

Uwaga: Biuro Legislacyjne zgłasza uwagi

67) w art. 118a w pkt 1 lit. a-d otrzymują brzmienie:

- „a) rozporządzeniem nr 549/2004/WE,
- b) rozporządzeniem nr 550/2004/WE,
- c) rozporządzeniem nr 551/2004/WE,
- d) rozporządzeniem nr 552/2004/WE,”;

68) art. 120 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Zarządzający lotniskiem zapewnia dostępność lotniskowej służby informacji powietrznej oraz służby meteorologicznej w przestrzeni niekontrolowanej przydzielonej danemu lotnisku w trybie art. 121 ust. 5 pkt 1.”;

69) w art. 123:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zabrania się wykonywania przez statki powietrzne lotów próbnych, akrobacyjnych oraz organizowania pokazów lotniczych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności.”;

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a-1f w brzmieniu:

1a. Przez pokaz lotniczy należy rozumieć loty statków powietrznych, które są organizowane dla publiczności, w celu zademonstrowania sprzętu lotniczego lub umiejętności pilotów które nie są:

- 1) wykonywane wyłącznie w ramach szkolenia lub treningu;
- 2) organizowane wyłącznie w celach handlowych lub zawodowych.

1b. Na wniosek organizatora pokazów lotniczych, złożony co najmniej na 30 dni przed planowanym terminem pokazu, zawierający ich program, Prezes Urzędu wyraża zgodę na ich przeprowadzenie jeżeli spełnione są wymogi bezpieczeństwa określone w przepisach, wydanych na podstawie ust. 1f.

1c. Zgodę, o której mowa w ust. 1b, Prezes Urzędu wydaje w drodze decyzji administracyjnej.

1d. Nie wymagają zgody Prezesa Urzędu pokazy lotnicze, w których uczestniczą wyłącznie statki powietrzne o masie własnej mniejszej niż 80 kg.

1e. Pokazy lotnicze odbywają się z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych (Dz.U. Nr 62, poz. 504).

1f. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wyjątki od zakazów, o których mowa w ust. 1,

2) szczegółowe wymogi bezpieczeństwa podczas organizacji i prowadzenia pokazów,

3) szczegółowe warunki organizacji i prowadzenia pokazów oraz lotów próbnych i akrobacyjnych

- z uwzględnieniem bezpieczeństwa lotów, osób zamieszkałych lub przebywających w osiedlach i skupiskach ludności, a także bezpieczeństwa mienia i osób przebywających na pokazach lotniczych.”;

70) w art. 124 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zakazów, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się do lotów patrolowych i interwencyjnych, wykonywanych na zlecenie zarządzających parkami narodowymi i rezerwatami przyrody, administracji morskiej oraz związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwem i obronnością państwa, ochroną granicy państwowej lub poszukiwaniem i ratownictwem.”;

71) w art. 125 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zabrania się używania przez osoby nieuprawnione nadawczych urządzeń radiowych działających w pasmach częstotliwości przeznaczonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 111 ust. 3 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne (Dz.U. Nr 171, poz. 1800, z późn. zm.⁸⁾) dla łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej.”;

72) art. 126 otrzymuje brzmienie:

„Art. 126. 1. W polskiej przestrzeni powietrznej mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób i warunki wykonywania lotów przez bezzałogowe statki powietrzne w polskiej przestrzeni powietrznej oraz procedury współpracy operatorów tych statków z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego, uwzględniając zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej.”;

Uwaga: Biuro Legislacyjne zgłasza uwagi

73) w art. 127:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Wyznaczenie oraz certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej dokonywana jest zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej, a w szczególności zgodnie z rozporządzeniem nr 550/2004/WE oraz rozporządzeniem Komisji nr 2096/2005/WE.

⁸⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 163, poz. 1362, Nr 267 i poz. 2258, z 2006 r. Nr 12, poz. 66, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 170, poz. 1217, Nr 220, poz. 1600, Nr 235, poz. 1700 i Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 23, poz. 137, Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 556, z 2008 r. Nr 17, poz. 101 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 11, poz. 59, Nr 18, poz. 97 i Nr 85, poz. 716.

2. Wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej, minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem Urzędu, po zasięgnięciu opinii Ministra Obrony Narodowej.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Zadania państwa członkowskiego określone w art. 10 ust. 3 rozporządzenia nr 550/2004/WE wykonuje minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem Urzędu i po zasięgnięciu opinii Ministra Obrony Narodowej.”;

74) art. 128 otrzymuje brzmienie:

„Art. 128. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, dla realizacji przepisów prawa Unii Europejskiej, określi, w drodze rozporządzenia, sposób wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, mając na uwadze w szczególności zapewnienie bezpieczeństwa i ciągłości ruchu lotniczego.”;

75) po art. 128 dodaje się art. 128a-128c w brzmieniu:

„Art. 128a. 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, certyfikowana zgodnie z art. 127 ust. 4, przekazuje Prezesowi Urzędu zatwierdzone zgodnie z obowiązującymi tę instytucję przepisami lub jej procedurami wewnętrznymi sprawozdanie roczne, o którym mowa w pkt 9 Załącznika 1 do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej.

2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, jest ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Ogłoszeniu nie podlegają wyniki finansowe, jeśli są publikowane osobno zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2002 r. Nr 76, poz. 694, z późn. zm.⁹⁾).

3. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej podaje do publicznej wiadomości treść sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, poprzez zamieszczenie go na stronie internetowej instytucji.

Art. 128b. 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej lub podmiot zapewniający zarządzanie przepływem ruchu lotniczego lub zarządzanie przestrzenią powietrzną przekazuje Prezesowi Urzędu informacje na temat planowanych zmian w ich systemach funkcjonalnych, o których mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1315/2007 z dnia 8 listopada 2007 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 (Dz. Urz. UE L 291 z

⁹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 60, poz. 535, Nr 124, poz. 1152, Nr 139, poz. 1324 i Nr 229, poz. 2276, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 145, poz. 1535, Nr 146, poz. 1546 i Nr 213, poz. 2155, z 2005 r. Nr 10, poz. 66, Nr 184, poz. 1539 i Nr 267, poz. 2252, z 2006 r. Nr 157, poz. 1119 i Nr 208, poz. 1540, z 2008 r. Nr 63, poz. 393, Nr 144, poz. 900, Nr 171, poz. 1056, Nr 214, poz. 1343 i Nr 223, poz. 1466 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 341, Nr 77, poz. 649 i Nr 91, poz. 742.

09.11.2007, str. 16) w terminie co najmniej 2 miesiące przed ich planowanym wprowadzeniem.

2. Prezes Urzędu dokonuje zatwierdzenia procedur, o których mowa w art. 8 rozporządzenia nr 1315/2007/WE oraz zatwierdzania wprowadzania w życie zmian, o których mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 1315/2007/WE.
3. Zatwierdzenia, o których mowa w ust. 2 następują w drodze decyzji administracyjnej.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) szczegółowe warunki i tryb przekazywania informacji, o których mowa w ust. 1,
 - 2) warunki i tryb zatwierdzania procedur, o których mowa o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 1315/2007/WE,
 - 3) warunki i tryb zatwierdzania zmian, oraz zatwierdzania wprowadzenia w życie zmian, o których mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 1315/2007/WE

– mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz przepisy międzynarodowe.

Art. 128c. Prezes Urzędu wydaje wytyczne w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 12 rozporządzenia nr 1315/2007/WE, w drodze decyzji administracyjnej.”;

76) w art. 130:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Opłaty nawigacyjne, w zakresie nieobjętym aktami prawnymi określonymi w ust. 2, są zatwierdzane przez Prezesa Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej.”,

b) w ust. 6 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) kontrolno-pomiarowe wykonywane przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.”,

c) ust. 7 i 8 otrzymują brzmienie:

„7. Udziela się dotacji celowej z budżetu państwa na sfinansowanie instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej kosztów związanych z zapewnieniem służb w przypadku lotów, o których mowa w ust. 6 pkt 1-6. Koszty te są finansowane z części budżetu państwa, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

8. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie opłat nawigacyjnych, określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb rozliczania i dokumentowania kosztów, o których mowa w ust. 7.”;

77) art. 133 otrzymuje brzmienie:

„Art. 133. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki wodnej oraz Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób zapewniania osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego, mając na względzie umowy i przepisy międzynarodowe oraz bezpieczeństwo ruchu lotniczego.”;

78) w art. 134:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W celu zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym komisje, o których mowa w art. 17 oraz art. 140, prowadzą badania okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych. Komisje nie orzekają co do winy i odpowiedzialności.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a-1e w brzmieniu:

„1a. Udostępnianie wyników badań okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych zebranych podczas prowadzenia badania zdarzenia lotniczego w celach innych niż cel, o którym mowa w ust. 1, może być dokonane wyłącznie dla potrzeb postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowno-administracyjnego za zgodą sądu. Właściwy do rozpoznania sprawy jest dla Komisji, o której mowa w art. 17, Sąd Okręgowy w Warszawie, a dla Komisji Lotnictwa Państwowego, o której mowa w art. 140, Wojskowy Sąd Okręgowy w Poznaniu.

1b. Sąd orzekając o udostępnieniu wyników badań, o których mowa w ust. 1a, bierze pod uwagę czy takie udostępnienie jest ważniejsze niż negatywne skutki, które mogą wyniknąć z takiego działania bezpośrednio dla kraju oraz w skali międzynarodowej, jak również dla danego lub przyszłych badań zdarzeń lotniczych.

1c. Udostępnianie wyników badań, o którym mowa w ust. 1a, obejmuje:

- 1) ekspertyzy uzyskane w trakcie badania;
- 2) oświadczenia uzyskane od osób w trakcie badania;
- 3) korespondencję między osobami mającymi związek z operacją statku powietrznego;
- 4) medyczne lub prywatne informacje dotyczące osób uczestniczących w wypadku lub incydencie lotniczym;
- 5) zapisy pokładowych rejestratorów mowy, zapisy nagrań instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego i ich kopie;
- 6) opinie wyrażane w trakcie analizy informacji, włącznie z zapisami rejestratorów pokładowych.

1d. Wyniki badań wymienione w ust. 1c, mogą być włączone do raportu końcowego lub jego uzupełnienia tylko wówczas, gdy mają bezpośredni związek z badanym zdarzeniem lotniczym.

1e. Badania, o których mowa w ust. 1, są prowadzone przez Komisję niezależnie od postępowania przygotowawczego, sądowego, sądowno-

administracyjnego, administracyjnego lub czynności związanych z likwidacją szkody.

1f. W toku postępowań, o których mowa w ust. 1a i 1e członków komisji nie wolno przesłuchiwać jako świadków co do faktów mogących ujawnić wyniki badań, o których mowa w ust. 1c.”;

79) w art. 135:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przewodniczący Komisji po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu lotniczym kwalifikuje je jako: wypadek lotniczy, poważny incydent lotniczy, incydent lotniczy albo inne zdarzenie, o którym mowa w art. 135a.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Przewodniczący Komisji może przekazać badanie wypadku lub poważnego incydentu lotniczego statku powietrznego, którego maksymalny ciężar startowy nie przekracza 2.250 kg, innemu podmiotowi za jego zgodą. W takim przypadku badanie jest prowadzone pod nadzorem Komisji.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„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. W przypadku niepodjęcia badania przez Komisję raport końcowy z badania zdarzenia przygotowuje pod nadzorem Komisji użytkownik statku powietrznego.”,

d) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Koszty jakie powstały w związku z dostępem, zabezpieczeniem, transportem i przechowywaniem statku powietrznego, który uległ wypadkowi lotniczemu, do celów badań prowadzonych przez Komisję, pokrywane są ze środków, o których mowa w art. 18 ust. 1.”;

80) w art. 135a:

a) w ust. 1 pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5) zarządzający lotniskiem;

6) podmiot wykonujący obsługę naziemną statków powietrznych;”,

b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Zgłoszenie zdarzenia lotniczego może być dokonane przy użyciu każdego dostępnego środka łączności niezwłocznie po zaistnieniu zdarzenia i nie później niż 72 godziny od jego zaistnienia.”;

81) w art. 135c po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Podmioty wykonujące działalność określoną w art. 160 ust. 3, wprowadzają autonomiczne systemy dobrowolnego zgłaszania zdarzeń lotniczych w ramach działania swoich organizacji i wewnętrznego systemu zarządzania bezpieczeństwem.”;

82) w art. 136 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Upoważnieni przedstawiciele użytkownika statku powietrznego, instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego i zarządzającego lotniskiem w celu przeprowadzenia badań zdarzeń lotniczych korzystają z uprawnień, o których mowa w ust. 1.”;

83) w art. 137:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kto odnalazł porzucony statek powietrzny lub jego szczątki albo był uczestnikiem lub świadkiem wypadku lotniczego lub przymusowego lądowania statku powietrznego poza lotniskiem, jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy organ Policji lub administracji publicznej albo inne służby bezpieczeństwa i porządku publicznego lub poszukiwawczo-ratownicze, w szczególności jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy.”;

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Współpraca, o której mowa w ust. 5, obejmuje w szczególności zabezpieczanie dowodów i mienia, ekspertyzy i inną pomoc techniczną, wzajemne przekazywanie zawiadomień o wypadkach, przekazywanie raportów, sprawozdań oraz informacji z ich badania mających wpływ na poprawę bezpieczeństwa w lotnictwie, a także udział przedstawicieli pełnomocnych w badaniu wypadków.”;

84) w art. 138 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja przedstawia raport, o którym mowa w ust. 1, wraz z uchwałą ministrowi właściwemu do spraw transportu.”;

85) w art. 140:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym zaistniałych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej, prowadzi Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, zwana dalej „Komisją Lotnictwa Państwowego”, powoływana przez Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych na okres jednego roku.”;

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a-1c w brzmieniu:

„1a. Badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym ma na celu ustalenie ich okoliczności i przyczyn oraz wydanie zaleceń i wniosków dla zapobieżenia podobnym wypadkom i incydentom w przyszłości.

1b. Komisja Lotnictwa Państwowego może prowadzić badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych zaistniałych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w których uczestniczyły statki powietrzne lotnictwa państwowego, jeżeli przewidują to umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną albo jeżeli właściwy organ obcego państwa przekaze Komisji uprawnienia do przeprowadzenia badania albo sam nie podjął badania.

1c. Inne incydenty lotnicze podlegają badaniu przez użytkownika statku powietrznego pod nadzorem Komisji Lotnictwa Państwowego, o ile Komisja ta nie podejmie się ich badania.”,

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W zakresie uprawnień Komisji Lotnictwa Państwowego oraz jej członków stosuje się odpowiednio przepisy art. 17 ust. 15 i 16, art. 134 ust. 1-1f, art. 136 oraz art. 137 ust. 1-4.”,

d) po ust. 2 dodaje się ust. 2a-2f w brzmieniu:

„2a. W skład Komisji Lotnictwa Państwowego wchodzi przedstawiciele Ministra Obrony Narodowej, ministra właściwego do spraw wewnętrznych spośród których wyznacza się przewodniczącego, zastępcę przewodniczącego i sekretarza.

2b. W skład Komisji Lotnictwa Państwowego powinni wchodzić specjaliści w zakresie: szkolenia lotniczego, techniki lotniczej, nawigacji, ruchu lotniczego, ratownictwa lotniczego, meteorologii, łączności, prawa lotniczego oraz medycyny.

2c. Za specjalistów w danym zakresie, uważa się osoby posiadające odpowiednie wykształcenie wyższe oraz udokumentowaną minimum pięcioletnią praktykę w danej dziedzinie, a w przypadku lekarzy udokumentowaną specjalizację.

2d. W pracach Komisji Lotnictwa Państwowego uczestniczą w miarę potrzeb eksperci.

2e. Ekspertom za udział w pracach Komisji Lotnictwa Państwowego oraz sporządzanie opinii lub ekspertyz przysługuje wynagrodzenie ustalone w umowie cywilnoprawnej.

2f. Minister Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji Lotnictwa Państwowego i upoważnienia dla osób, o których mowa w art. 136 ust. 3, mając na uwadze w szczególności dane niezbędne do identyfikacji tych osób.”,

e) ust. 3-5 otrzymują brzmienie:

„3. Minister Obrony Narodowej zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji Lotnictwa Państwowego, a w szczególności na jej wyposażenie techniczne i obsługę administracyjną, koszty ekspertyz, a także na wynagrodzenia ekspertów.

4. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób powoływania, liczbę członków, strukturę organizacyjną oraz regulamin działania Komisji Lotnictwa Państwowego, a także tryb powoływania i odwoływania osób wchodzących w skład Komisji, uwzględniając konieczność zapewnienia w badaniu wypadków i poważnych incydentów lotniczych udziału przedstawicieli właściwych ministrów.

5. Koszty ponoszone przez Ministra Obrony Narodowej związane z działalnością Komisji Lotnictwa Państwowego refunduje minister właściwy do spraw wewnętrznych, jeżeli wypadki i poważne incydenty

lotnicze zaistnieją z udziałem statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego.”,

f) po ust. 5 dodaje się ust. 5a i 5b w brzmieniu:

„5a. Refundacja odbywa się w pełnej wysokości na podstawie zbiorczego zestawienia kosztów badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych przedstawionych przez Komisję Lotnictwa Państwowego.

5b. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania i sposób refundacji kosztów ponoszonych przez Ministra Obrony Narodowej związanych z działalnością Komisji Lotnictwa Państwowego, uwzględniając w szczególności zakres prac i sposób realizacji zadań wykonywanych przez Komisję Lotnictwa Państwowego.”,

g) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Komisja Lotnictwa Państwowego współpracuje z Komisją w zakresie badania zdarzeń lotniczych w których uczestniczył statek powietrzny lub personel lotnictwa państwowego oraz statek powietrzny lub personel lotnictwa cywilnego.”,

h) po ust. 6 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw transportu określą, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb współpracy obu komisji uwzględniając w szczególności sposób wspólnego badania zdarzeń lotniczych oraz wymiany informacji o zdarzeniach lotniczych.”;

86) po art. 140 dodaje się art. 140a-140e w brzmieniu:

„Art. 140a. 1. Poszukiwanie i ratowanie statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, udzielanie pomocy załogom i pasażerom statków powietrznych oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych, bez względu na przynależność państwową tych statków i osób, należy do zakresu działania służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego, zwanej dalej „służbą ASAR”.

2. Służba ASAR zapewnia poszukiwanie i ratownictwo wszystkich statków powietrznych znajdujących się w polskiej przestrzeni powietrznej oraz działa na obszarze lądowym w rejonie poszukiwania i ratownictwa lotniczego pokrywającym się z granicami odpowiadających mu rejonów informacji powietrznej.

3. Do zadań służby ASAR należy prowadzenie działań polegających na przeszukaniu wyznaczonego obszaru w celu ustalenia miejsca położenia statku powietrznego oraz osób poszkodowanych w zdarzeniach lotniczych, określenia ich stanu oraz podejmowanie działań ratowniczych na miejscu zdarzenia, zwanych dalej „działaniami poszukiwawczo-ratowniczymi”, z zachowaniem uprawnień Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz innych wyspecjalizowanych służb ratowniczych.

4. Za organizację i realizację zadań, o których mowa w ust. 1-3, odpowiedzialny jest minister właściwy do spraw transportu. Minister

właściwy do spraw transportu wykonuje funkcję organu administracji publicznej, o którym mowa w Załączniku nr 12 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.

5. W skład służby ASAR wchodzi następujące jednostki:

- 1) cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego;
- 2) lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze;
- 3) punkty alarmowe.

6. Do zadań cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, o którym mowa w ust. 5 pkt 1, należy w szczególności:

- 1) przyjmowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych i osób objętych zakresem działania służby ASAR, o którym mowa w ust. 1;
- 2) analizowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej;
- 3) prowadzenie działań sprawdzających i wyjaśniających informacje o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej;
- 4) nadzorowanie stanu i zdolności do podejmowania działań poszukiwawczo-ratowniczych przez jednostki służby ASAR, o których mowa w ust. 5 pkt 2 i 3;
- 5) kierowanie i koordynowanie działań jednostek służby ASAR, a w szczególności kierowanie działaniami lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych;
- 6) bieżąca analiza i ocena sytuacji oraz korygowanie podjętych działań poszukiwawczo-ratowniczych, a w tym podejmowanie decyzji o ich zawieszaniu i zakończeniu;
- 7) zawiadamianie jednostek, o których mowa w art. 140d ust. 1;
- 8) informowanie organów obrony powietrznej i instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego o lotach cywilnych i wojskowych statków powietrznych wykonujących działania poszukiwawczo-ratownicze.

7. Rolę punktów alarmowych, o których mowa w ust. 5 pkt 3, pełnią organy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w ramach wykonywania służby alarmowej, przyjmując informacje o zagrożeniu statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej i przekazując je do cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

Art. 140b. 1. Działania poszukiwawczo-ratownicze prowadzą lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze, w których skład wchodzi statki powietrzne, załogi i personel pokładowy tych statków,

przygotowane do prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych.

2. Lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze udostępnia Minister Obrony Narodowej z zasobów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Minister Obrony Narodowej wyposaża statki powietrzne oraz dokonuje przeszkolenia załóg i personelu pokładowego lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych w zakresie niezbędnym do wykonywania służby ASAR.

3. Doraźnie do działań poszukiwawczo-ratowniczych mogą być wezwane statki powietrzne służb ratowniczych oraz służb porządku publicznego, a także inne niż wskazane w ust. 2, wojskowe statki powietrzne.

Art. 140c. 1. Lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze oraz podmioty, o których mowa w art. 140b ust. 3, działają w oparciu o plan operacyjny poszukiwania i ratownictwa lotniczego, zwany dalej „planem ASAR”, określający funkcjonowanie i bieżące zadania tych podmiotów i jednostek systemu oraz ich współdziałania z innymi organami i jednostkami, o których mowa w art. 140d ust. 1.

2. Działania lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych koordynuje cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego usytuowany w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

3. Obszar poszukiwania jest określany przez cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, jako obszar prawdopodobnego miejsca zdarzenia lotniczego, przebywania osób poszkodowanych w zdarzeniu lub miejsca położenia statku powietrznego, który zaginął.

Art. 140d. 1. Jednostki organizacyjne Marynarki Wojennej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, zakłady opieki zdrowotnej oraz inne podmioty będące w stanie udzielić pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa lotniczego są obowiązane współdziałać ze służbą ASAR przy wykonywaniu jej zadań.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy sposób zorganizowania i funkcjonowania służby ASAR,
- 2) zakres planu ASAR i sposób jego opracowywania,
- 3) szczegółowe zadania cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego,
- 4) szczegółowy sposób prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych,
- 5) sposób współdziałania z innymi podmiotami i jednostkami - mając na uwadze przepisy międzynarodowe oraz kompetencje właściwych podmiotów i jednostek.

Uwaga: Biuro Legislacyjne zgłasza uwagi

- Art. 140e. 1. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa.
2. Właściciel albo użytkownik pokładowego lub osobistego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa zgłasza go do ewidencji prowadzonej przez Prezesa Urzędu, na warunkach określonych w rozporządzeniu wydanym na podstawie ust. 3.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób zgłaszania pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa do ewidencji, warunki i sposób ich wykreślenia z ewidencji, a także sposób i warunki prowadzenia tej ewidencji, z uwzględnieniem przepisów Tomu III, Część II Załącznika 10 do Konwencji (pkt 5.1.8.) i zaleceń Rady Programu Cospas-Sarsat.”;

87) art. 143 otrzymuje brzmienie:

„Art. 143. Międzynarodowe loty handlowe mogą być wykonywane przez polskiego przewoźnika lotniczego statkami powietrznymi, którymi dysponuje, zgodnie z przepisami działu X, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych.”;

88) w art. 145 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) międzynarodowe nieregularne loty niehandlowe statków powietrznych państw stron Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, z zastrzeżeniem art. 145a.”;

89) po art. 145 dodaje się art. 145a w brzmieniu:

„Art. 145a. 1. Prezes Urzędu, na wniosek użytkownika statku powietrznego, może, w drodze decyzji administracyjnej, wydać na czas określony tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku powietrznego, gdy statek:

- 1) nie posiada świadectwa zdatności do lotu,
- 2) wykonuje lot w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatności do lotu - jeżeli wykonanie lotu przez ten statek nie zagrazi bezpieczeństwu.

2. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania statków powietrznych, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób postępowania przy wydawaniu tymczasowego zezwolenia na lot i termin jego ważności;
- 2) wzór tymczasowego zezwolenia na lot i wzór wniosku o jego wydanie.”;

90) w art. 150 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Międzynarodowe loty państwowych statków powietrznych są wykonywane na zasadach określonych w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej oraz w umowach międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.”;

91) po art. 153 dodaje się art. 153a i 153b w brzmieniu:

„Art. 153a. 1. W przypadku międzynarodowych lotów cywilnych statków powietrznych, a w szczególności lotów tranzytowych, z materiałami niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do przewozu na pokładzie statku powietrznego, w rozumieniu Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, Prezes Urzędu może wydać zgodę na taki lot w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw: transportu, spraw zagranicznych, środowiska i Ministrem Obrony Narodowej.

2. Zgoda, o której mowa w ust. 1, może zostać udzielona, jeżeli lot nie spowoduje bezpośredniego zagrożenia dla życia i zdrowia ludzkiego oraz bezpieczeństwa lotów i będzie wykonywany z zachowaniem wymogów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 153b.

Art. 153b. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych oraz kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lotów, szczegółowe warunki dotyczące wykonywania lotów z materiałami niebezpiecznymi na pokładzie cywilnych statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe, w tym tranzytowe.”;

92) w art. 160:

a) w ust. 3:

– pkt 2-4 otrzymują brzmienie:

„2) szkolenie personelu lotniczego w celu uzyskania licencji członka personelu lotniczego oraz wpisywanych do niej uprawnień;”,

3) zarządzanie lotniskami użytku publicznego w rozumieniu działu IV;

4) obsługa naziemna statków powietrznych wykonywana na rzecz przewoźników lotniczych w zakresie:

a) obsługi materiałów niebezpiecznych w rozumieniu Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2,

b) zaopatrywania statków powietrznych w materiały napędowe - z wyjątkiem wykonywanej przez przewoźników lotniczych obsługi naziemnej własnych statków powietrznych i ładunków;”,

– uchyla się pkt 5,

– pkt 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6) projektowanie, produkcja i obsługa techniczna statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego oraz zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych;

7) inne rodzaje działalności lotniczej, jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe, przepisy międzynarodowe lub przepisy prawa Unii Europejskiej;”,

b) w ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) organizację wykonywania określonej działalności, z uwzględnieniem bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego, metod wykonywania działalności, programów szkolenia personelu, instrukcji wykonawczych, środków technicznych oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, którego obowiązek posiadania wynika z niniejszej ustawy;”;

93) art. 161 otrzymuje brzmienie:

„Art. 161. 1. Certyfikację przeprowadza, na wniosek zainteresowanego podmiotu, Prezes Urzędu, chyba że przepisy Unii Europejskiej stanowią inaczej.

2. W przypadku spełnienia przez podmiot wymagań ustanowionych przepisami prawa, odpowiednich dla danego rodzaju działalności, Prezes Urzędu wydaje certyfikat, w którym określa nazwę podmiotu, zakres, warunki oraz termin, na jaki certyfikat jest wydawany.

3. Certyfikat wydaje się na czas oznaczony, nie dłuższy jednak niż 12 miesięcy, jeżeli jest wydawany po raz pierwszy, i nie dłuższy niż 36 miesięcy - przy kolejnym przedłużeniu, jeżeli przepisy Unii Europejskiej nie stanowią inaczej.

4. Prezes Urzędu odmawia wydania certyfikatu, jeżeli stwierdzi, że wnioskodawca nie spełnił wymagań ustanowionych dla wnioskowanej działalności lotniczej.

5. W razie stwierdzenia, że posiadacz certyfikatu przestał spełniać wymagania przewidziane przepisami prawa do wydania lub utrzymania certyfikatu, Prezes Urzędu wzywa zainteresowany podmiot do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa, w określonym terminie, pod rygorem zawieszenia ważności certyfikatu, ograniczenia uprawnień wynikających z certyfikatu lub cofnięcia wydanego certyfikatu, w zależności od stopnia stwierdzonych naruszeń bezpieczeństwa prowadzonej działalności lotniczej, chyba że przepisy Unii Europejskiej stanowią inaczej.

6. Po bezskutecznym upływie terminu, o którym mowa w ust. 5, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zawiesza ważność certyfikatu, ogranicza uprawnienia wynikające z certyfikatu lub cofa certyfikat, w zależności od stopnia stwierdzonych naruszeń bezpieczeństwa prowadzonej działalności lotniczej, chyba że przepisy Unii Europejskiej stanowią inaczej.

7. W razie zawieszenia ważności certyfikatu lub ograniczeniu uprawnień wynikających z certyfikatu, Prezes Urzędu określa termin, na jaki certyfikat zostaje zawieszony lub ograniczony, rodzaj stwierdzonych nieprawidłowości oraz termin ich usunięcia, chyba że przepisy Unii Europejskiej stanowią inaczej.

8. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, odmawia wydania, zawiesza ważność, ogranicza uprawnienia wynikające z certyfikatu i cofa certyfikat.”;

94) w art. 162:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Certyfikat może zostać oddany Prezesowi Urzędu, co jest równoznaczne z jego zawieszeniem, i może zostać w każdym czasie zwrócony uprawnionemu podmiotowi na jego wniosek, chyba że w okresie zawieszenia upłynął termin ważności tego certyfikatu.”,

b) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Czynności, o których mowa w ust. 2, Prezes Urzędu dokonuje w drodze decyzji administracyjnej.”,

c) uchyla się ust. 3 i 4;

95) po art. 162 dodaje się art. 162a w brzmieniu:

„Art. 162a. 1. W zakresie nieuregulowanym w przepisach prawa Unii Europejskiej, certyfikat lub równoważny dokument wydany przez organ obcego państwa lub przez właściwą instytucję wyspecjalizowaną, zwany dalej „certyfikatem zagranicznym”, jest przez Prezesa Urzędu uznawany za ważny na równi z certyfikatem polskim, jeżeli:

1) wynika to z umowy międzynarodowej lub przepisów międzynarodowych, lub

2) wymagania stawiane przy jego wydaniu nie były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Certyfikat zagraniczny może zostać uznany przez Prezesa Urzędu, jeżeli jego posiadanie jest wymagane przez umowy międzynarodowe, przepisy międzynarodowe albo przepisy prawa polskiego określające warunki prowadzenia działalności gospodarczej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub na rzecz podmiotów mających siedzibę na jej terytorium.

3. Certyfikat zagraniczny podlega uznaniu w całości wraz ze wszystkimi wpisanymi do niego uprawnieniami, zezwoleniami i ograniczeniami. Uznanie certyfikatu zagranicznego nie może być wydane na czas dłuższy niż okres ważności certyfikatu uznawanego.

4. Prezes Urzędu może uzależnić uznanie certyfikatu zagranicznego od wyniku audytu, przeprowadzonego u posiadacza tego certyfikatu.

5. Prezes Urzędu cofa uznanie certyfikatu zagranicznego, jeżeli stwierdzi, że jego posiadacz przestał spełniać wymagania ustanowionych dla uznania certyfikatu.

6. Uznanie certyfikatu zagranicznego wygasa w przypadku cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia uprawnień wynikających z certyfikatu przez organ państwa obcego lub przez właściwą instytucję wyspecjalizowaną, która certyfikat wydała.

7. Uznanie certyfikatu zagranicznego, odmowa jego uznania i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.”;

96) dodaje się art. 162b w brzmieniu:

„Art. 162b. Nie wymaga uznania certyfikat wydany na podstawie przepisów Unii Europejskiej.”;

97) w art. 163:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) szczegółowe warunki, tryb dokonywania, zakres oraz kryteria oceny, czy dany podmiot spełnia wymagania niezbędne w procesie certyfikacji;”;

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) szczegółowe warunki i tryb uznawania certyfikatów zagranicznych;”;

c) dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) szczegółowe warunki zawieszania ważności certyfikatów, ograniczenia uprawnień z nich wynikających oraz cofania certyfikatów.”;

98) art. 164 otrzymuje brzmienie:

„Art. 164. 1. Koncesji na podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego udziela Prezes Urzędu zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

2. Z obowiązku uzyskania koncesji jest zwolniony przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie:

1) lotów lokalnych;

2) przewozu lotniczego wykonywanego wyłącznie przy użyciu statków powietrznych bezsilnikowych lub o maksymalnej masie startowej do 495 kg.

3. W zakresie objętym niniejszym rozdziałem nie stosuje się art. 61 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095, z późn. zm.¹⁰⁾.”;

99) w art. 166:

a) w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) inne informacje określone zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1008/2008/WE oraz ustawy;”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

1) dokumenty określające status prawny wnioskodawcy (akt zawiązania osoby prawnej, wypis z właściwego rejestru);

2) dokument potwierdzający dysponowanie przez wnioskodawcę co najmniej jednym zarejestrowanym na terytorium Wspólnoty statkiem powietrznym, którego jest właścicielem albo użytkuje go na podstawie umowy leasingu bez załogi, o której mowa w art. 2 pkt 24 rozporządzenia nr 1008/2008/WE;

¹⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280, z 2008 r. Nr 70, poz. 416, Nr 116, poz. 732, Nr 141, poz. 888, Nr 171, poz. 1056 i Nr 216, poz. 1367 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11 i Nr 18, poz. 97.

- 3) oświadczenie wnioskodawcy, że nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie upadłości przedsiębiorcy oraz że nie znajduje się on w stanie likwidacji;
- 4) dokumenty potwierdzające spełnianie przez osoby stale i faktycznie kierujące działalnością przedsiębiorstwa wymogu, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, aktualne na dzień złożenia wniosku o koncesję i wystawione nie wcześniej niż 3 miesiące przed jego złożeniem;
- 5) dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów finansowych określonych w art. 5 rozporządzenia nr 1008/2008/WE:
 - a) w przypadku wnioskodawcy ubiegającego się o koncesję uprawniającą do wykonywania przewozów statkiem powietrznym o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc poniżej 20 - dokumentu potwierdzającego posiadanie kapitału netto w wysokości co najmniej 100 000 euro, a jeżeli kapitał netto ma wartość niższą - dokumentów określonych w części 1 załącznika I do rozporządzenia nr 1008/2008/WE,
 - b) w przypadku wnioskodawcy ubiegającego się o koncesję uprawniającą do wykonywania przewozów statkiem powietrznym o maksymalnej masie startowej (MTOM) co najmniej 10 ton lub o liczbie miejsc co najmniej 20 - plan gospodarczy obejmujący okres co najmniej 3 lat od dnia rozpoczęcia działalności w zakresie przewozu lotniczego.”;

100) w art. 167:

a) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Prezes Urzędu wydaje decyzję w sprawie złożonego wniosku o udzielenie koncesji w terminie, o którym mowa w art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.”,

b) w ust. 3 uchyla się pkt 5 i 6;

101) po art. 167 dodaje się art. 167a w brzmieniu:

„Art. 167a. 1. W przypadku, o którym mowa w art. 8 ust. 3 lit. a i b rozporządzenia nr 1008/2008/WE, koncesjonariusz jest obowiązany do niezwłocznego przedstawienia Prezesowi Urzędu koncesji do zatwierdzenia.

2. W przypadku gdy przewoźnik lotniczy posiadający koncesję, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, zamierza rozpocząć działalność przy wykorzystaniu statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) co najmniej 10 ton lub o liczbie miejsc co najmniej 20, przedstawia Prezesowi Urzędu koncesję do zatwierdzenia wraz z wnioskiem o rozszerzenie zakresu koncesji.

3. W przypadku gdy przewoźnik posiadający koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego z wykorzystaniem statków powietrznych o maksymalnej

masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc poniżej 20, nie spełnia już wymogów, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, powiadamia o tym fakcie bez zbędnej zwłoki Prezesa Urzędu, przedkładając równocześnie koncesję do zatwierdzenia.

4. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 2, koncesję przedstawia się do zatwierdzenia wraz z dokumentami potwierdzającymi spełnianie warunków wymaganych do uzyskania koncesji.
5. W przypadku zmiany co najmniej jednego elementu wpływającego na sytuację prawną przewoźnika lotniczego, w szczególności w przypadku łączenia lub przejęcia, Prezes Urzędu może wezwać przewoźnika lotniczego do przedstawienia koncesji do zatwierdzenia.
6. Koncesję uważa się za zatwierdzoną, jeżeli po przeprowadzonej analizie przedstawionej przez przewoźnika dokumentacji, Prezes Urzędu nie cofnie, nie ograniczy zakresu lub nie zawiesi koncesji przewoźnika lotniczego w terminie 30 dni od dnia potwierdzenia przez Prezesa Urzędu otrzymania pełnej dokumentacji niezbędnej do zatwierdzenia koncesji. W sprawach szczególnie skomplikowanych Prezes Urzędu może przedłużyć ten termin o kolejne 30 dni, zawiadamiając o tym przewoźnika.
7. W przypadkach, o których mowa w art. 8 ust. 5 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, Prezes Urzędu może zobowiązać przewoźnika do przedstawienia skorygowanego planu gospodarczego, obejmującego okres co najmniej 12 miesięcy od dnia wprowadzenia zmian, jak również danych, o których mowa w załączniku I pkt 2 do rozporządzenia nr 1008/2008/WE, oprócz informacji przekazanych zgodnie z art. 8 ust. 4 tego rozporządzenia.”;

102) art. 171 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 171. 1. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, udziela, odmawia udzielenia, zmienia, w tym ogranicza przedmiot, zakres lub obszar działalności objętej koncesją, zawiesza koncesję na określony czas, wydaje koncesję tymczasową oraz cofa koncesję.
2. Prezes Urzędu może wydać podmiotowi spełniającemu warunki, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, koncesję tymczasową, po uprzednim zawieszeniu koncesji na czas ważności koncesji tymczasowej.
 3. W celu potwierdzenia spełnienia warunków, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, przewoźnik lotniczy przedstawia Prezesowi Urzędu program naprawczy potwierdzający realną perspektywę poprawy sytuacji finansowej przewoźnika w okresie, o którym mowa w ust. 4.
 4. Koncesja tymczasowa jest wydawana na okres do 12 miesięcy.
 5. Po upływie ważności koncesji tymczasowej Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki stwierdza wygaśnięcie decyzji o zawieszeniu koncesji.

6. W przypadku niewykazania przez przewoźnika lotniczego, któremu przyznano koncesję tymczasową, że spełnia on objęte nią i przepisami prawa warunki, Prezes Urzędu cofa koncesję.
7. W przypadku określonym w ust. 2 Prezes Urzędu informuje Komisję Europejską o wydanych decyzjach.”;

103) po art. 171 dodaje się art. 171a i 171b w brzmieniu:

„Art. 171a. 1. Polski przewoźnik lotniczy jest obowiązany do przekazywania Prezesowi Urzędu kopii aktualnego dokumentu potwierdzającego objęcie tego przewoźnika ważnym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej oraz kopii dokumentu dotyczącego kolejnego okresu ubezpieczenia o tym samym zakresie co dotychczasowe.

2. Kopia dokumentów, o których mowa w ust. 1, powinny być potwierdzone za zgodność z oryginałem urzędowo lub notarialnie i przedstawione każdorazowo nie później niż ostatniego dnia okresu obowiązywania dotychczasowego ubezpieczenia.

3. W przypadku nieprzedstawienia Prezesowi Urzędu kopii dokumentu, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wzywa przewoźnika do uzupełnienia dokumentacji w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania, a w przypadku nieprzedstawienia jej w tym terminie, zawiesza koncesję przewoźnika lotniczego do czasu dostarczenia kopii dokumentu, o którym mowa w ust. 1, jednak nie dłużej niż na okres 3 miesięcy.

4. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie przedstawi kopii dokumentu, o którym mowa w ust. 1, w okresie, na jaki została zawieszona koncesja, Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki cofa koncesję.

5. Prezes Urzędu zmienia koncesję z urzędu w zakresie wszystkich zmian wprowadzonych w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC).

6. Prezes Urzędu cofa albo zawiesza koncesję bez zbędnej zwłoki w przypadku odpowiednio cofnięcia albo zawieszenia certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC).

7. Do przewoźników lotniczych zajmujących się wyłącznie eksploatacją statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20, wykonujących regularne przewozy lotnicze lub których obrót przekracza 3 miliony euro rocznie, stosuje się art. 8 ust. 4-6 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Art. 171b. 1. W przypadku pojawienia się wyraźnych oznak problemów finansowych przewoźnika, o których mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzeniu nr 1008/2008/WE, lub w razie otwarcia postępowania upadłościowego przeciwko przewoźnikowi lotniczemu posiadającemu koncesję wydaną przez Prezesa Urzędu, Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki dokonuje szczegółowej oceny sytuacji finansowej przewoźnika.

2. W celu dokonania oceny sytuacji finansowej przewoźnik przedstawia, na żądanie Prezesa Urzędu, poddane kontroli biegłego rewidenta sprawozdania finansowe oraz inne dokumenty, o których mowa w załączniku I część 3 do rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

3. Prezes Urzędu zawiesza albo cofa koncesję w przypadkach określonych w rozporządzeniu nr 1008/2008/WE.”;

104) w art. 173:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) obsługi naziemnej statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku, wykonywanej na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Obowiązek uzyskania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, nie dotyczy:

1) przewoźników lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną własnych statków powietrznych, załóg, pasażerów, bagażu towarów lub poczty;

2) podmiotów wykonujących obsługę naziemną statków powietrznych, załóg, pasażerów, bagażu, towarów lub poczty w ramach działalności prowadzonej na swoją rzecz.”;

105) w art. 174:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego może uzyskać:

1) organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej;

2) państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna;

3) spółka kapitałowa z siedzibą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.”,

b) w ust. 3:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) siedziba jego znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;”,

– w pkt 6 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) w spółce tej przedsiębiorcy niezależni od osób zagranicznych zachowują:

- nie mniej niż 51 % udziałów lub akcji w całkowitym kapitale założycielskim spółki,

- decydujący wpływ na ilość głosów, skład, decyzje i kontrolę organów zarządzających spółki, dysponowanie majątkiem spółki oraz na prowadzenie jej działalności,”

c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Przez osoby zagraniczne, o których mowa w ust. 3 pkt 6, rozumie się osoby niemające siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i innych państw członkowskich Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej oraz państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.”;

106) w art. 175:

a) w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) miejsce wykonywania działalności (lotnisko).”;

b) w ust. 2:

– w pkt 1:

– lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) wykazujący w sposób wiarygodny, że przedsiębiorca jest w stanie wypełnić istniejące i prawdopodobne przyszłe zobowiązania finansowe w okresie 24 miesięcy od dnia rozpoczęcia działalności,”;

– uchyla się lit. c,

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) zatwierdzone sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy, jeżeli przedsiębiorca prowadził działalność gospodarczą, oraz opinię biegłego rewidenta, jeżeli obowiązek badania sprawozdania finansowego wynika z przepisów o rachunkowości,”;

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) projekt zabezpieczenia obsługi ruchu lotniczego, systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska, osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego na lotnisku oraz zatwierdzony przez Prezesa Urzędu program ochrony lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji,”;

c) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przedsiębiorca nie rozpoczął działalności objętej zezwoleniem w oznaczonym terminie albo zaprzestał prowadzenia działalności objętej zezwoleniem,”;

d) po ust. 4d dodaje się ust. 4e w brzmieniu:

„4e. W przypadku ograniczenia liczby zezwoleń w danym porcie lotniczym, Prezes Urzędu cofa lub zmienia zakres zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, wydanego przedsiębiorcy wykonującemu działalność gospodarczą, w zakresie wskazanym w decyzji, o której mowa w art. 179 ust. 1.”;

e) ust. 5-7 otrzymują brzmienie:

„5. Zezwolenia, o których mowa w art. 173 ust. 1, udziela się na czas oznaczony, nie krótszy niż 5 lat i nie dłuższy niż 50 lat, z zastrzeżeniem art. 179 ust. 10.

6. W zezwoleniu, o którym mowa w art. 173 ust. 1, określa się:

- 1) osobę wnioskodawcy, jego adres oraz siedzibę lub miejsce zamieszkania;
- 2) przedmiot działalności;
- 3) strukturę kapitałową przedsiębiorcy - w przypadku zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego;
- 4) miejsce wykonywania działalności;
- 5) termin rozpoczęcia działalności;
- 6) okres ważności zezwolenia;
- 7) szczególne warunki wykonywania działalności.

7. Podmiot prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany:

- 1) zachowywać warunki prowadzenia działalności określone w decyzjach administracyjnych Prezesa Urzędu;
- 2) zgłaszać Prezesowi Urzędu zmiany danych zawartych w wydanych przez Prezesa Urzędu decyzjach administracyjnych dotyczących tego podmiotu;
- 3) przekazywać do wiadomości Prezesa Urzędu sprawozdanie z działalności oraz roczne sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy, wraz z opinią biegłego rewidenta, jeżeli obowiązek sporządzania i poddania sprawozdania badaniu wynika z przepisów o rachunkowości, a na żądanie Prezesa Urzędu - inne informacje i dokumenty istotne dla oceny działalności przedsiębiorstwa w latach następnych;
- 4) zapewniać użycie właściwego, specjalistycznego sprzętu oraz powierzać czynności w zakresie prowadzonej działalności osobom posiadającym odpowiednie kwalifikacje;
- 5) zawiadamiać Prezesa Urzędu o zamierzonym zawieszeniu lub zakończeniu działalności;
- 6) umożliwić osobom uprawnionym przeprowadzanie kontroli działalności jego przedsiębiorstwa;
- 7) powiadamiać Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem, co najmniej 14 dni, o zamiarze nabycia akcji lub udziałów, o których mowa w art. 64.”;

107) art. 176 otrzymuje brzmienie:

„Art. 176. Obsługa naziemna obejmuje następujące kategorie usług wykonywanych w porcie lotniczym na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych, zwanych dalej „użytkownikami”:

- 1) obsługę w zakresie administracji naziemnej i nadzoru;

- 2) obsługę pasażerów;
- 3) obsługę bagażu;
- 4) obsługę towarów lub poczty;
- 5) obsługę płytową;
- 6) obsługę statków powietrznych;
- 7) obsługę w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w materiały napędowe;
- 8) obsługę w zakresie utrzymania statków powietrznych;
- 9) obsługę w zakresie operacji lotniczych i czynności administracyjnych związanych z załogą;
- 10) transport naziemny;
- 11) obsługę w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych w żywność i napoje (catering).”;

108) po art. 176 dodaje się art. 176a i 176b w brzmieniu:

„Art. 176a. Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na kategorie lub rodzaje usług w poszczególnych kategoriach, o których mowa w art. 176.

Art. 176b. 1. Podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich oraz przewoźnicy lotniczy wykonujący własną obsługę naziemną statków powietrznych, załóg, pasażerów, bagażu, towarów lub poczty mają swobodny dostęp do rynku obsługi naziemnej, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Ograniczenia w liczbie podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich może wprowadzić:

- 1) w portach lotniczych, w których w roku poprzedzającym rok wprowadzenia ograniczenia roczna wielkość ruchu jest równa lub większa niż 2.000.000 pasażerów lub 50.000 ton towarów - Prezes Urzędu, na zasadach określonych w art. 179;
- 2) w pozostałych portach lotniczych mając na celu optymalizację zarządzania portem lotniczym - zarządzający lotniskiem.

3. Ograniczenia w liczbie przewoźników lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną statków powietrznych, załóg, pasażerów, bagażu, towarów lub poczty może wprowadzić:

- 1) w portach lotniczych, w których w roku poprzedzającym rok wprowadzenia ograniczenia roczna wielkość ruchu jest równa lub większa niż 1.000.000 pasażerów lub 25.000 ton towarów - Prezes Urzędu, na zasadach określonych w art. 179;
- 2) w pozostałych portach lotniczych mając na celu optymalizację zarządzania portem lotniczym - zarządzający lotniskiem.

4. Do usług obsługi naziemnej, o której mowa w ust. 1, stosuje się przepisy ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy oraz przepisów międzynarodowych.

5. Przepisów art. 179 i 180 ust. 2-5 nie stosuje się do portów lotniczych, o których mowa w ust. 2 pkt 2 oraz ust. 3 pkt 2.
6. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 oraz ust. 3 pkt 2, zarządzający lotniskiem informuje Prezesa Urzędu o wprowadzonych ograniczeniach oraz dokonuje wyboru przedsiębiorcy mającego świadczyć usługi obsługi naziemnej, na podstawie obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów.”;

109) w art. 177 w ust. 2:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną przez właściwy organ wydający koncesje państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;”;

b) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) przewoźnik lotniczy państwa trzeciego - jeżeli wynika to z umowy międzynarodowej;”;

c) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) przedsiębiorca, który posiada miejsce stałego pobytu lub siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.”;

110) art. 178 otrzymuje brzmienie:

„Art. 178. 1. W przypadku gdy usługi określone w art. 176 są świadczone w porcie lotniczym, w którym roczna wielkość ruchu wynosi co najmniej 2.000.000 pasażerów lub 50.000 ton towarów i usługi te są wykonywane przez zarządzającego lotniskiem, agenta obsługi naziemnej lub przewoźnika lotniczego, są oni obowiązani:

- 1) prowadzić odrębną rachunkowość dotyczącą działalności w zakresie obsługi naziemnej;
- 2) zapewnić odpowiedni poziom usług, a także bezpieczeństwa, ochrony urządzeń, statków powietrznych, wyposażenia oraz osób, potwierdzony certyfikatem, o którym mowa w art. 160 ust. 3 pkt 4.

2. W przypadku gdy obsługę naziemną wykonuje zarządzający lotniskiem, jest on ponadto obowiązany nie subwencjonować działalności związanej z obsługą naziemną z wpływów, które osiąga z pełnienia funkcji zarządzającego lotniskiem.

3. Sprawdzenie realizacji obowiązków, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i w ust. 2, poddawane jest kontroli przez biegłego rewidenta.”;

111) art. 179 otrzymuje brzmienie:

„Art. 179. 1. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, z urzędu lub na wniosek zarządzającego portem lotniczym, w którym występują ograniczenia dysponowanej powierzchni lub przepustowości:

- 1) ograniczyć liczbę zezwoleń dla agentów obsługi naziemnej;
- 2) ograniczyć liczbę użytkowników wykonujących własną obsługę naziemną.

1a. W przypadku o którym mowa w ust. 1 pkt 1, Prezes Urzędu może ograniczyć liczbę zezwoleń do nie mniej niż dwóch.

2. Decyzja administracyjna Prezesa Urzędu, o której mowa w ust. 1, określa rodzaje usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej, dla których wprowadza się ograniczenia ze względu na szczególne przeszkody w zakresie dostępnej powierzchni lub przepustowości danego portu lotniczego oraz okres obowiązywania ograniczenia.

3. W przypadku ograniczania liczby zezwoleń w porcie lotniczym, w którym roczna wielkość ruchu wynosi co najmniej 2.000.000 pasażerów lub 50.000 ton towarów, Prezes Urzędu nie później niż 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 1, przesyła do Komisji Europejskiej projekt tej decyzji.

4. W przypadku ograniczania liczby użytkowników wykonujących własną obsługę naziemną w porcie lotniczym, w którym roczna wielkość ruchu wynosi co najmniej 1.000.000 pasażerów lub 25.000 ton towarów, Prezes Urzędu nie później niż 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 2, przesyła do Komisji Europejskiej projekt tej decyzji.

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 3 i 4, Prezes Urzędu wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem stanowiska Komisji Europejskiej.

6. W przypadku ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki wydaje decyzję, o której mowa w art. 175 ust. 4e.

7. W przypadku ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, wybór podmiotów wykonujących obsługę naziemną jest dokonywany w drodze konkursu organizowanego przez:

- 1) zarządzającego portem lotniczym, jeżeli podobnej usługi nie świadczy on sam oraz jeżeli nie ma bezpośredniej lub pośredniej kontroli nad podmiotem wykonującym takie usługi oraz nie posiada udziałów w żadnym takim podmiocie;
- 2) Prezesa Urzędu po konsultacji z zarządzającym portem lotniczym i komitetem przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy, w przypadkach innych niż określone w pkt 1.

8. W przypadku gdy zarządzający w terminie 6 miesięcy od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, nie dokona wyboru podmiotu, Prezes Urzędu uchyla tę decyzję.

9. Zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, dla przedsiębiorcy wybranego w drodze konkursu udziela się na okres nie dłuższy niż 7 lat.”;

Uwaga: Biuro Legislacyjne zgłasza uwagi

112) art. 180 otrzymuje brzmienie:

„Art. 180. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego spełniający określone przez prawo wymagania ma pierwszeństwo w uzyskaniu zezwolenia na obsługę naziemną w przypadku ograniczenia liczby zezwoleń na podstawie art. 179 ust. 1 pkt 1.

2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany umożliwić korzystanie przez podmioty wykonujące obsługę naziemną na rzecz innych użytkowników oraz użytkowników wykonujących obsługę własnych rejsów z urządzeń i przestrzeni lotniska na zasadach niepowodujących dyskryminacji i nieograniczających możliwości uczciwej konkurencji.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego lub inny podmiot dysponujący elementami scentralizowanej infrastruktury zarządzania w sposób umożliwiający korzystanie z niej przez zarządzającego lotniskiem, agentów obsługi naziemnej oraz użytkowników portu lotniczego.

4. Scentralizowaną infrastrukturę, o której mowa w ust. 3, udostępnia się z uwzględnieniem:

- 1) obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów;
- 2) zapotrzebowania na usługi obsługi naziemnej oraz zasobów pomieszczeń i urządzeń;
- 3) zasady niedyskryminacji i konieczności zapewnienia warunków dla uczciwej konkurencji.

5. W przypadku, gdy złożoność, koszty lub wpływ na środowisko naturalne scentralizowanej infrastruktury wykorzystywanej do świadczenia usług obsługi naziemnej nie pozwala na jej podział lub podwojenie, Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, zobowiązać podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich oraz przewoźników lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku do korzystania ze scentralizowanej infrastruktury należącej do zarządzającego portem lotniczym.

6. Zezwolenie na wykonywanie usług obsługi naziemnej statków powietrznych, ładunków, pasażerów i ich bagażu uprawnia do świadczenia usług wykonywanych na określonym w nim lotnisku na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych.”;

113) uchyla się art. 181;

114) dodaje się art. 181a i 181b w brzmieniu:

„Art. 181a. 1. Prezes Urzędu może odmówić wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, albo zawiesić wydane zezwolenie, w odniesieniu do przedsiębiorcy pochodzącego z państwa trzeciego, jeżeli państwo to, w zakresie dostępu do rynku obsługi naziemnej:

- 1) nie traktuje użytkowników lotniska wykonujących obsługę naziemną pochodzących z Rzeczypospolitej Polskiej w sposób porównywalny do tego, w jaki Rzeczpospolita Polska traktuje podmioty pochodzące z tego państwa,
 - 2) nie traktuje użytkowników lotniska wykonujących obsługę naziemną pochodzących z Rzeczypospolitej Polskiej w sposób porównywalny do tego, w jaki państwo to traktuje podmioty własne,
 - 3) traktuje w sposób uprzywilejowany wykonujących obsługę naziemną użytkowników lotniska pochodzących z innych państw trzecich niż podmioty pochodzące z Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Prezes Urzędu może cofnąć zawieszone zezwolenie, jeżeli w okresie 6 miesięcy od dnia jego zawieszenia nie ustały przesłanki, o których mowa w ust. 1.
3. O każdym przypadku zawieszenia zezwolenia lub jego cofnięcia Prezes Urzędu informuje Komisję Europejską.

Art. 181b. 1. Zarządzający lotniskiem po konsultacji z komitetem przewoźników portu lotniczego określa każdorazowo warunki konkursu oparte na obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriach, a następnie przedstawia je Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia. W przypadku gdy organizatorem konkursu jest Prezes Urzędu, warunki konkursu są określane przez Prezesa Urzędu po konsultacji z komitetem przewoźników portu lotniczego oraz zarządzającym lotniskiem.

2. Zespół przeprowadzający konkurs działa na podstawie regulaminu określającego w szczególności jego skład, sposób wyboru przewodniczącego oraz sposób przeprowadzania głosowania. W przypadku gdy organizatorem konkursu jest zarządzający lotniskiem, regulamin zatwierdza Prezes Urzędu.
3. Prezes Urzędu udziela zezwolenia przedsiębiorcy wybranemu w konkursie na wniosek tego przedsiębiorcy złożony w terminie nie dłuższym niż określony przez niego w zgłoszeniu o przystąpieniu do konkursu.”;

115) art. 182 otrzymuje brzmienie:

„Art. 182. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy wykaz rodzajów usług w poszczególnych kategoriach, o których mowa w art. 176,
- 2) szczegółowe warunki i tryb udzielania zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej oraz dokumenty i informacje,

jakie powinni przedstawić ubiegający się o zezwolenia, oraz warunki, jakie musi spełniać podmiot ubiegający się o zezwolenie,

- 3) szczegółowe warunki stosowane przy wprowadzaniu ograniczeń, o których mowa w art. 179 ust. 1,
 - 4) szczegółowe warunki i sposób organizowania i przeprowadzania konkursu, o którym mowa w art. 179 ust. 8 - w przypadku wprowadzenia ograniczeń,
 - 5) szczegółowe warunki udostępniania i korzystania z infrastruktury lotniska oraz ustalania i pobierania opłat za dostęp do urządzeń i powierzchni lotniska oraz opłat za użytkowanie scentralizowanej infrastruktury
- mając na uwadze liczbę obsługiwanych, w ciągu roku, w danym porcie lotniczym pasażerów i ładunków, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych.”;

116) w art. 188:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zadania ochrony są realizowane zgodnie z programami ochrony poszczególnych lotnisk, przewoźników lotniczych, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a-1e w brzmieniu:

„1a. Wymogi dotyczące programów ochrony lotniska mogą być zróżnicowane w zależności od rodzaju lotniska, rodzaju i częstotliwości wykonywanych na nim operacji lotniczych oraz wyników analizy ryzyka związanego z funkcjonowaniem tego lotniska.

1b. W portach lotniczych zadania, o których mowa w ust. 1, są realizowane przy pomocy zespołów ochrony lotniska oraz centrum koordynacji antykrzysowej powołanych przez zarządzającego lotniskiem.

1c. Jeżeli infrastruktura lub lokalizacja małego portu lotniczego w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 2320/2002/WE lub lotniska niebędącego portem lotniczym nie pozwala na skuteczne zastosowanie środków, metod i postępowań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 187, Prezes Urzędu, działając w zakresie określonym w przepisach prawa Unii Europejskiej, na wniosek zarządzającego lotniskiem wyraża, w drodze decyzji administracyjnej, zgodę na zastosowanie określonych przez zarządzającego działań zastępczych, jeżeli przeprowadzona dla tego portu lotniczego analiza ryzyka wykaże, że nie spowoduje to zmniejszenia poziomu ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji.

1d. Operacje lotnicze realizowane z lotnisk, o których mowa w ust. 1c, nie mogą w szczególności prowadzić do zaistnienia sytuacji polegających na:

- 1) braku możliwości skutecznej ochrony realizowanych w tym samym czasie kilku operacji lotniczych;

- 2) braku możliwości skutecznej realizacji kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunku przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty;
- 3) mieszaniu się pasażerów przylatujących i odlatujących w tym samym czasie;
- 4) mieszaniu się osób postronnych z osobami poddanymi kontroli bezpieczeństwa;
- 5) nieupoważnionym dostępie osób nieskontrolowanych do bagażu rejestrowanego i podręcznego odlatujących i przylatujących pasażerów oraz ładunku, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty.

1e. Decyzji, o której mowa w ust. 1c, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności.”;

c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego jest obowiązana zapewnić ochronę lotniczych urządzeń naziemnych zgodnie z jej programem ochrony.”;

117) art. 189a otrzymuje brzmienie:

„Art. 189a. 1. Organy administracji publicznej i służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i porządek publiczny, Prezes Urzędu, zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz inne organy i służby publiczne podejmują działania i współpracują w zakresie wypracowania, wdrożenia i nadzorowania systemu ułatwień administracyjnych i proceduralnych w lotnictwie cywilnym zgodnie z Krajowym Programem Ułatwień Lotnictwa Cywilnego.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ustala, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, Krajowy Program Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, określający:

1) sposób i warunki realizacji systemu ułatwień lotnictwa cywilnego, dotyczące w szczególności:

a) organizacji systemu ułatwień w portach lotniczych i na lotniskach oraz na pokładzie statków powietrznych,

b) współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa Urzędu, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej oraz innych organów i służb publicznych,

2) wzór wniosku o wydanie CMC,

3) okres ważności oraz wzór CMC,

4) szczegółowy sposób postępowania przy wydawaniu CMC,

5) szczegółowy sposób postępowania przy utracie CMC lub utracie ważności posiadanego CMC - z uwzględnieniem przepisów Załącznika 9 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 oraz przepisów międzynarodowych.”;

118) art. 190 otrzymuje brzmienie:

„Art. 190. Przepisy niniejszego działu stosuje się do przewozów lotniczych krajowych oraz, w zakresie nieuregulowanym odmiennie przez umowy międzynarodowe wiążące Rzeczpospolitą Polską, do przewozów lotniczych międzynarodowych, wykonywanych przez polskich i obcych przewoźników lotniczych, z zastrzeżeniem przepisów rozporządzenia nr 1008/2008/WE.”;

119) art. 191 otrzymuje brzmienie:

„Art. 191. 1. Polski przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze w zakresie i na warunkach określonych w certyfikacie i koncesji, z zastrzeżeniem ust. 2 i 4.

2. Wykonywanie przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim przez polskiego przewoźnika lotniczego wymaga uzyskania upoważnienia, wydanego przez Prezesa Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.

3. Wykonywanie przewozów na obszarze Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz na trasach do i z Konfederacji Szwajcarskiej przez polskiego przewoźnika nie wymaga uzyskania upoważnienia.

4. Jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe lub prawo państwa, trzeciego w którego granicach mają być wykonywane przewozy lotnicze, Prezes Urzędu dokonuje wyznaczenia, niezależnie od upoważnienia, o którym mowa w ust. 2, polskich przewoźników lotniczych uprawnionych do wykonywania przewozów na określonych trasach lub obszarach tego państwa, informując o tym jego właściwy organ.

5. Przy upoważnianiu i wyznaczaniu polskich przewoźników lotniczych uwzględnia się interes publiczny oraz potrzeby rozwoju polskiego transportu.

6. Prezes Urzędu może odmówić udzielenia upoważnienia lub wyznaczenia ubiegającemu się o nie polskiemu przewoźnikowi lotniczemu albo ograniczyć je - w szczególności w odniesieniu do oferowanej zdolności przewozowej - w przypadkach gdy:

1) jest to konieczne ze względu na ograniczenia wynikające z umów lub przepisów międzynarodowych;

2) jest to uzasadnione w celu uniknięcia poważnego ograniczenia możliwości skutecznego konkutowania polskich przewoźników lotniczych z przewoźnikami lotniczymi innymi niż określeni w ust. 1 i art. 192a;

- 3) jest to uzasadnione potrzebą umożliwienia opłacalności regularnych przewozów na trasie już obsługiwanej, na której nie ma potrzeby zwiększenia oferowanej zdolności przewozowej;
 - 4) wykonywanie przewozów regularnych na danej trasie zostało już wcześniej powierzone innemu przewoźnikowi lotniczemu na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej.
7. Jeżeli o upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, występuje dwóch lub więcej przewoźników lotniczych ubiegających się o upoważnienie do wykonywania przewozów lotniczych na tej samej trasie, w przypadku ograniczonych praw przewozowych, Prezes Urzędu udziela upoważnienia przewoźnikowi, po przeprowadzeniu konkursu, w którym jako kryteria oceny przyjmuje się w szczególności:
- 1) zdolność do zapewnienia przez przewoźnika właściwego poziomu usług i konkurencyjnego poziomu opłat za przewozy oraz skutecznego konkurowania z przewoźnikami lotniczymi innymi niż określani w ust. 1 i art. 192a;
 - 2) wcześniej poniesione nakłady na rozwój połączenia, będącego przedmiotem konkursu, i dotychczas osiągnięte przez niego wyniki ekonomiczne.
8. Prezes Urzędu, na uzasadniony wniosek zainteresowanego przewoźnika, może dokonać oceny efektywności wykorzystywania ograniczonych praw przewozowych, cofnąć upoważnienie i przeprowadzić konkurs.
9. Upoważnienie lub wyznaczenie mogą być cofnięte, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego.
10. Upoważnienie, które zostało udzielone w wyniku konkursu, o którym mowa w ust. 7, może ponadto być cofnięte w szczególności, gdy przewoźnik lotniczy:
- 1) nie rozpoczął wykonywania przewozów lotniczych do końca sezonu rozkładowego następującego po sezonie, w którym upoważnienie zostało mu przyznane,
 - 2) przerwał wykonywanie przewozów lotniczych, do których został upoważniony, i nie wznowił ich w czasie jednego kolejnego sezonu rozkładowego - chyba że udowodni, że niewykonywanie przewozów lotniczych było następstwem okoliczności, na które nie miał wpływu;
 - 3) złożył pisemny wniosek do Prezesa Urzędu, informujący o zaprzestaniu korzystania z przyznanych praw przewozowych;
 - 4) nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego.
11. Upoważnienie przyznane bez konieczności przeprowadzenia konkursu, o którym mowa w ust. 7, lub wyznaczenie mogą być ograniczone, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego.

12. Przewoźnik lotniczy jest obowiązany zawiadomić Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni, o planowanym zaprzestaniu wykonywania regularnego przewozu na trasie, do obsługi której został upoważniony w wyniku konkursu, o którym mowa w ust. 7, podając jego przyczynę.
13. Upoważnienie, jego odmowa, ograniczenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.
14. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, procedurę konkursową zawierającą szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych, o których mowa w ust. 7, z uwzględnieniem wiążących umów i przepisów międzynarodowych oraz z poszanowaniem zasady niedyskryminacji.”;

120) w art. 205:

a) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Kontrahentów przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz do, z lub na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązuje regulamin określający typowe warunki przewozu lotniczego pasażerów i bagażu oraz towarów w polskiej wersji językowej, o ile kontrahent nie wybierze związania się inną wersją językową.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przewoźnik lotniczy wykonujący przewóz do, z lub na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany przedstawić na żądanie, do wiadomości Prezesa Urzędu, regulamin, o którym mowa w ust. 2a.”;

121) art. 205a i 205b otrzymują brzmienie:

„Art. 205a. 1. Prezes Urzędu kontroluje przestrzeganie przepisów:

- 1) rozporządzenia nr 261/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2004; Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 10),
 - 2) rozporządzenia nr 2111/2005/WE,
 - 3) rozporządzenia nr 1107/2006/WE
- a w szczególności rozpatruje skargi, o których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE oraz art. 15 ust. 2 rozporządzenia nr 1107/2006/WE.
2. Skargi, o których mowa w ust. 1, rozpatruje wyodrębniona komórka organizacyjna Urzędu - Komisja Ochrony Praw Pasażerów.
 3. Kontrolę przestrzegania art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004/WE podejmuje się z urzędu w ramach postępowania, o którym mowa w dziale II rozdział 3 ustawy.

4. Przepisy ust. 1 i 2 nie naruszają zadań i kompetencji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, o których mowa w przepisach o ochronie konkurencji i konsumentów.

Art. 205b. 1. W razie złożenia skargi, o której mowa w art. 205a ust. 1, Prezes Urzędu stwierdza, w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) brak naruszenia prawa przez przewoźnika lotniczego albo
 - 2) naruszenie prawa przez przewoźnika lotniczego, określając zakres nieprawidłowości oraz nakładając karę, o której mowa w art. 209b ust. 1, zaś w razie stwierdzenia naruszenia przepisu art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE określa również obowiązek i termin jego usunięcia.
2. Skarga, o której mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE oraz w art. 15 ust. 2 rozporządzenia nr 1107/2006/WE, może być złożona w języku polskim lub angielskim.
 3. Do skargi, o której mowa w ust. 1, pasażer powinien załączyć następujące dokumenty:
 - 1) kopię reklamacji skierowanej do przewoźnika;
 - 2) kopię odpowiedzi przewoźnika na reklamację, o której mowa w pkt 1, albo oświadczenie, że nie została ona udzielona w terminie określonym w umowie przewozu lub regulaminie przewozu, z zastrzeżeniem ust. 4;
 - 3) kopię potwierdzonej rezerwacji na dany lot;
 - 4) oświadczenie o zgodności kopii dokumentów, o których mowa w pkt 1-3, z oryginałami.
 4. Skargę, o której mowa w ust. 1, można złożyć nie wcześniej niż po upływie 30 dni od dnia złożenia reklamacji u przewoźnika, chyba że umowa przewozu lub regulamin przewozu określa krótszy termin do rozpatrzenia reklamacji.
 5. Ciężar udowodnienia, że uprawnienia przysługujące pasażerowi na podstawie przepisów, o których mowa w art. 205a ust. 1, nie zostały naruszone obciąża przewoźnika lotniczego.
 6. Do egzekucji należności stwierdzonych w decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 2, stosuje się przepisy Kodeksu postępowania cywilnego.”;

122) w dziale XI tytuł rozdziału 3 otrzymuje brzmienie:

„Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej”;

123) art. 209 otrzymuje brzmienie:

„Art. 209. 1. Przewoźnicy lotniczy i użytkownicy statków powietrznych są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną przez nich działalnością lotniczą zgodnie z rozporządzeniem nr 785/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do

- przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 138 z 30.04.2004; Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 160), z zastrzeżeniem przepisów wydanych na podstawie art. 33.
2. W przypadku niehandlowej eksploatacji statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 2.700 kg, minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do każdego pojedynczego pasażera w ramach jednego lotu z tytułu jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem, z zastrzeżeniem przepisów wydanych na podstawie art. 33, wynosi równowartość 100 000 SDR.
 3. Przewoźnicy lotniczy są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane opóźnieniem w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów.
 4. Przewoźnicy lotniczy są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w przewozie lotniczym poczty, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty.
 5. Przedsiębiorcy wykonujący obsługę naziemną oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną przez siebie działalnością lotniczą.
 6. Spełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w ust. 1-5, ustala się na podstawie polisy lub innego dokumentu ubezpieczenia, potwierdzającego zawarcie umowy tego ubezpieczenia, wystawionego ubezpieczającemu przez zakład ubezpieczeń.
 7. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii podmiotów, o których mowa w ust. 5, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego, o którym mowa w ust. 3-5, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc w szczególności pod uwagę specyfikę wykonywanej działalności oraz zakres realizowanych zadań.”;

124) tytuł XIa otrzymuje brzmienie:

„Dział XIa

Administracyjne kary pieniężne

- Art. 209a. 1. Kto upoczywie uchyla się od obowiązków lub nie wypełnia warunków określonych w przepisach rozporządzenia nr 2320/2002/WE lub rozporządzenia nr 820/2008/WE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 do 10.000 zł.

2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 1 do ustawy.
- Art. 209b. 1. Kto działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzeń, o których mowa w art. 205a ust. 1, lub nie wykonuje albo nienależycie wykonuje zobowiązania wynikające z przepisów tych rozporządzeń, podlega karze pieniężnej w wysokości określonej w załączniku nr 2 do ustawy.
2. Nie wymierza się kary za naruszenie obowiązku opieki, o której mowa w art. 9 rozporządzenia nr 261/2004/WE, jeżeli przewoźnik przed dniem wydania decyzji dobrowolnie zadośćuczynił pasażerowi za brak stosownej opieki.
 3. Nie wymierza się kary za naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE, jeżeli przewoźnik, pomimo zaniedbania obowiązku informowania pasażerów o przysługujących im prawach, wykonał wszystkie pozostałe obowiązki wynikające z rozporządzenia nr 261/2004/WE.
 4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, domniemywa się, że pasażerowie zostali poinformowani o przysługujących im prawach.
- Art. 209c. 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej działająca z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzenia nr 550/2004/WE podlega karze pieniężnej w wysokości od 20.000 do 40.000 zł.
2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 3 do ustawy.
 3. Wyznaczona organizacja, o której mowa w art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 550/2004/WE, sprawująca swoją funkcję bez ważnego upoważnienia, podlega karze pieniężnej w wysokości 40.000 zł.
- Art. 209d. Kto wbrew art. 88 ust. 3 wykorzystuje niezarejestrowane lotnicze urządzenia naziemne, podlega karze pieniężnej w wysokości 40.000 zł.
- Art. 209e. 1. Kto upoczywie uchyla się od obowiązków lub nie wypełnia warunków określonych w przepisach rozporządzenia nr 2042/2003/WE lub rozporządzenia nr 1702/2003/WE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 do 10.000 zł.
2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 4 do ustawy.
- Art. 209f. Kto uniemożliwia lub utrudnia przeprowadzenie czynności, o których mowa w art. 27 ust. 3 i art. 28 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 do 50.000 zł.
- Art. 209g. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, który nie przedstawi

dokumentów stanowiących analizę przepustowości lotniska, o której mowa w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93/WE, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od kodu referencyjnego lotniska:

- 1) 10.000 zł w przypadku kodu referencyjnego A;
- 2) 20.000 zł w przypadku kodu referencyjnego B;
- 3) 30.000 zł w przypadku kodu referencyjnego C;
- 4) 40.000 zł w przypadku kodu referencyjnego D;
- 5) 50.000 zł w przypadku kodu referencyjnego E.

Art. 209h. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, który nie udostępni Prezesowi Urzędu danych, o których mowa w art. 68 ust. 2 pkt 8, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od liczby pasażerów obsługiwanych w porcie lotniczym w roku poprzednim:

- 1) 2.000 zł w przypadku obsłużenia do 100.000 pasażerów;
- 2) 4.000 zł w przypadku obsłużenia od 100.001 do 500.000 pasażerów;
- 3) 6.000 zł w przypadku obsłużenia od 500.001 do 1.000.000 pasażerów;
- 4) 8.000 zł w przypadku obsłużenia od 1.000.001 do 5.000.000 pasażerów;
- 5) 10.000 zł w przypadku obsłużenia powyżej 5.000.000 pasażerów.

Art. 209i. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, który nie przedstawi projektu opłat lotniskowych w terminach określonych w art. 77, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej liczby obsługiwanych pasażerów:

- 1) 8.000 zł w przypadku lotniska, na którym w roku poprzednim obsłużono nie więcej niż 1 mln pasażerów;
- 2) 15.000 zł w przypadku lotniska, na którym w roku poprzednim obsłużono powyżej 1 mln pasażerów.

Art. 209j. Przedsiębiorca lotniczego wykonujący przewóz lotniczy bez wymaganej koncesji, o której mowa w art. 164, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od rodzaju wykonywanego przewozu:

- 1) 40.000 zł w przypadku przewozu nieregularnego, przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10.000 kg;
- 2) 60.000 zł w przypadku przewozu regularnego, przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10.000 kg;

- 3) 80.000 zł w przypadku przewozu nieregularnego, przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) co najmniej 10.000 kg;
- 4) 100.000 zł w przypadku przewozu regularnego, przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) co najmniej 10.000 kg.

Art. 209k. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego bez zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od kodu referencyjnego lotniska:

- 1) 30.000 zł w przypadku kodu referencyjnego A;
- 2) 40.000 zł w przypadku kodu referencyjnego B;
- 3) 50.000 zł w przypadku kodu referencyjnego C;
- 4) 70.000 zł w przypadku kodu referencyjnego D;
- 5) 100.000 zł w przypadku kodu referencyjnego E.

Art. 209l. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej bez zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od rodzaju usługi obsługi naziemnej:

- 1) 20.000 zł w przypadku usług, o których mowa w art. 176 pkt 1, 2, 6, 8-11;
- 2) 50.000 zł w przypadku usług, o których mowa w art. 176 pkt 3-5 i 7.

Art. 209m. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie:

- 1) zarządzania lotniskiem użytku publicznego, który nie przedstawił w terminie rocznego sprawozdania finansowego, o którym mowa w art. 175 ust. 7 pkt 3,
- 2) wykonywania przewozu lotniczego za naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 8 ust. 4 rozporządzenia nr 1008/2008/WE,
- 3) służb żeglugi powietrznej za naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 9 załącznika 1 do rozporządzenia nr 2096/2005/WE – podlega karze pieniężnej w wysokości do 0,5 % obrotu przedsiębiorstwa osiągniętego w roku poprzednim, nieprzekraczającej kwoty 50.000 zł.

Art. 209n. 1. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, który wbrew art. 180 ust. 2 bezpodstawnie uniemożliwia lub utrudnia korzystanie z urządzeń i powierzchni lotniska przez przedsiębiorców świadczących usługi obsługi naziemnej na rzecz innych użytkowników oraz użytkowników świadczących usługi własnej obsługi naziemnej, podlega karze pieniężnej w wysokości nie większej niż 2 % obrotu przedsiębiorstwa osiągniętego w roku

rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, nie mniej niż 25 000 zł.

2. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego lub inny podmiot dysponujący elementami scentralizowanej infrastruktury, który bezpodstawnie uniemożliwia lub utrudnia korzystanie ze scentralizowanej infrastruktury przez podmioty do tego uprawnione, o których mowa w art. 180 ust. 3, podlega karze pieniężnej w wysokości nie większej niż 2 % obrotu przedsiębiorstwa osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, nie mniej niż 25.000 zł.

Art. 209o. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie wykonywania przewozu lotniczego, wykonujący przewóz lotniczy bez zezwolenia, o którym mowa w art. 193 ust. 1, lub upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od podmiotu wykonującego przewóz:

1) 10.000 zł w przypadku przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;

2) 20.000 zł w przypadku przewoźnika innego niż określony w pkt 1.

Art. 209p. 1. Użytkownik statku powietrznego niebędący przewoźnikiem lotniczym, który nie zawarł umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, o której mowa w art. 209 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości 0,25 % minimalnej sumy ubezpieczenia.

2. Podmiot, o którym mowa w art. 209 ust. 3-5, który nie zawarł umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, podlega karze pieniężnej w wysokości 0,25 % minimalnej sumy ubezpieczenia.

Art. 209q. 1. Operator statku powietrznego, o którym mowa w art. 2 lit. a rozporządzenia nr 3922/91/WE, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów Załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91/WE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 5.000 zł do 10.000 zł.

2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1 oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 5 do ustawy.

Art. 209r. Kto wykonuje loty statkami powietrznymi z napędem nad obszarami parków narodowych lub rezerwatami przyrody, poniżej wysokości określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 podlega karze pieniężnej w wysokości 10.000 zł.

- Art. 209s. Kto organizuje pokazy lotnicze bez zgody Prezesa Urzędu, o której mowa w art. 123 ust. 1b, podlega karze pieniężnej w wysokości 5.000 zł.
- Art. 209t. Kto podejmuje lub wykonuje działalność w lotnictwie cywilnym bez ważnego certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 20.000 zł.
- Art. 209u. Kto podejmuje lub wykonuje działalność w lotnictwie cywilnym z przekroczeniem uprawnień wynikających z posiadanego certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 10.000 zł.
- Art. 209v. 1. Kary, o których mowa w art. 209a–209r, nakłada Prezes Urzędu w drodze decyzji.
2. Nakładając karę, o której mowa w art. 209e, 209f, 209m, 209n, 209t lub 209u, Prezes Urzędu bierze pod uwagę stopień naruszenia, okoliczności naruszenia przepisów oraz wielkość przedsięwzięcia.
 3. W przypadku stwierdzenia naruszenia obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004/WE, karę pieniężną nakłada się w decyzji wydanej na podstawie art. 29.
 4. W przypadku stwierdzenia naruszenia, o którym mowa w art. 209g–209p, Prezes Urzędu, w drodze decyzji, określa zakres naruszenia oraz termin jego usunięcia pod rygorem nałożenia kary określonej w tych przepisach w przypadku nieusunięcia naruszenia w wyznaczonym terminie.
 5. Do nakładania kar pieniężnych stosuje się przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60, z późn zm.¹¹⁾);

125) w art. 210 w ust. 1:

a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) będąc członkiem zarządu, wbrew obowiązкови, o którym mowa w art. 64 ust. 1, nie powiadamia ministra właściwego do spraw transportu o zamiarze nabycia lub objęcia akcji lub udziałów w spółce będącej właścicielem lub założycielem istniejącego lotniska użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie odpowiednio 25 %, 33 % lub 49 % ogólnej liczby głosów na zebraniu wspólników lub walnym zgromadzeniu,”

b) dodaje się pkt 3a w brzmieniu

„3a) będąc członkiem zarządu, wbrew obowiązкови, o którym mowa w art. 64a ust. 1 ustawy, nie powiadamia ministra właściwego do spraw transportu o zamiarze nabycia lub objęcia akcji lub udziałów w spółce

¹¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60, Nr 85, poz. 727, Nr 86, poz. 732 i Nr 143, poz. 1199, z 2006 r. Nr 66, poz. 470, Nr 104, poz. 708, Nr 143, poz. 1031, Nr 217, poz. 1590 i Nr 225, poz. 1635, z 2007 r. Nr 112, poz. 769, Nr 120, poz. 818, Nr 192, poz. 1378 i Nr 225, poz. 1671, z 2008 r. Nr 118, poz. 745, Nr 141, poz. 888, Nr 180, poz. 1109 i Nr 209, poz. 1316, 1318 i 1320 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 44, poz. 362, Nr 57, poz. 466, Nr 131, poz. 1075, Nr 157, poz. 1241, Nr 166, poz. 1317 i Nr 168, poz. 1323.

zarządzającej lotniskiem użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie, bezpośrednio lub pośrednio przez inne podmioty, większości głosów na zgromadzeniu wspólników lub walnym zgromadzeniu lub podejmuje inne działania, w wyniku czego stanie się podmiotem dominującym.”,

c) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) wbrew art. 66 ust. 1, będąc posiadaczem nieruchomości niestanowiącej lotniska, zezwala na wykonywanie na niej startów i lądowań statków powietrznych,”

d) po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) wbrew obowiązкови określönemu w art. 83a ust. 1 nie stosuje się do nakazu lub zakazu zawartego w przepisach porządkowych wydanych na podstawie art. 83a ust. 2 obowiązujących na lotnisku,”

e) uchyla się pkt 11 i 12,

f) dodaje się pkt 13-16 w brzmieniu:

„13) działając we własnym imieniu lub za osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej nie zgłasza zaistniałego zdarzenia, o którym mowa w art. 137 ust. 4,

14) wbrew art. 68 ust. 4 nie zapewnił fizycznego oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych, określonych w art. 2 pkt 3 rozporządzenia nr 562/2006/WE, od pasażerów innych lotów, podlegających odprawie granicznej,

15) wbrew art. 68 ust. 5 nie skierował pasażerów do wyznaczonych części portu lotniczego, z uwzględnieniem oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych niepodlegających odprawie granicznej, określonych w art. 2 pkt 3 rozporządzenia nr 562/2006/WE, od pasażerów innych lotów podlegających odprawie granicznej,

16) wbrew art. 202a ust. 1 nie przekazał informacji dotyczącej pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, którym następuje wjazd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”;

126) w art. 211 w ust. 1:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wbrew obowiązkowi określönemu w art. 45 wykonuje lot statkiem powietrznym,”

b) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) wbrew art. 53a wykonuje lot z naruszeniem wymagań dotyczących ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem statków powietrznych i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza,”

c) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) wbrew art. 123 ust. 1 ustawy wykonuje lot próbny, akrobacyjny nad osiedlem lub innym skupiskiem ludności,”

d) po pkt 9 dodaje się pkt 9a w brzmieniu:

„9a) wbrew art. 123 ust. 2 dokonuje w czasie lotu zrzutu ze statku powietrznego,”

e) w pkt 10 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) uniemożliwia lub utrudnia wykonywanie przez członków komisji lub osoby, o których mowa w art. 136 ust. 3 i 3a, czynności, o których mowa w art. 136 ust. 1 i 2,”

f) uchyla się pkt 11,

g) dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

„12) wbrew zakazom określonym w art. 87a emituje lub powoduje emisję wiązki lasera lub światła z innych źródeł w kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować oślnienie, oślepienie lub wystąpienie poświaty i w rezultacie stworzyć zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub zdrowia załogi i pasażerów na jego pokładzie.”

127) w art. 212 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) wbrew art. 125 ust. 2 używa nadawczych urządzeń radiowych działających w pasmach częstotliwości wyznaczonych na podstawie przepisów art. 111 ust. 3 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne dla łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej,”

128) w załączniku nr 1 do ustawy pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2.	Naruszenie przepisów rozporządzenia nr 820/2008/WE z dnia 8 sierpnia 2008 r. ustanawiającego środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów ochrony lotnictwa cywilnego	
2.1.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 3.1.1. załącznika do rozporządzenia	2 000
2.2.	Dopuszczenie przewozu broni lub innych przedmiotów zabronionych, o których mowa w pkt 4.1.1.1.a – e oraz 5.2.3.1. załącznika do rozporządzenia w miejscu dostępnym dla pasażera i załogi	10 000
2.3.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 5.2.1.1. załącznika do rozporządzenia	1 000”

129) w załączniku nr 2 do ustawy dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3.	Naruszenie przepisów rozporządzenia nr 1107/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą
-----	--

3.1.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 3	od 200 do 4 800
3.2.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 3	od 200 do 4 800
3.3.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 4	od 200 do 4 800
3.4.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1	8 000
3.5.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 2	4 000
3.6.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 6	2 000
3.7.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 7 ust. 1, 5 i 6	od 3 000 do 8 000
3.8.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 1	8 000
3.9.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 5	3 000
3.10.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 6	2 000
3.11.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 9 ust. 1	2 000
3.12.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 9 ust. 3	2 000
3.13.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 10	3 000
3.14.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 11	2 000”

130) dodaje się załączniki nr 4 i 5 do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy.

Art. 2.

W ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2005 r. Nr 234, poz. 1997, z późn. zm.¹²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 w ust. 2 pkt 5a otrzymuje brzmienie:

„5a) przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa:

- a) w środkach transportu w komunikacji międzynarodowej,
- b) w zasięgu terytorialnym drogowego, kolejowego, morskiego i rzeczno-
przejścia granicznego,
- c) w portach lotniczych na zasadach określonych w przepisach dotyczących
ochrony lotnictwa cywilnego;”;

2) w art. 11 w ust. 1 pkt 2a otrzymuje brzmienie:

„2a) dokonywania kontroli bezpieczeństwa w przejściach granicznych, w portach lotniczych oraz w środkach komunikacji lotniczej, drogowej, kolejowej i wodnej - w celu wykluczenia możliwości popełnienia przestępstw lub wykroczeń, zwłaszcza skierowanych przeciwko nienaruszalności granicy państwowej lub bezpieczeństwa w międzynarodowej komunikacji;”.

¹²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 170, poz. 1218, z 2007 r. Nr 57, poz. 390 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 86, poz. 521, Nr 195, poz. 1199, Nr 216, poz. 1367 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 22, poz. 120.

Art. 3.

W ustawie z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr 240, poz. 1929) po art. 6 dodaje się art. 6a w brzmieniu:

„Art. 6a. 1. Czas pracy kontrolerów ruchu lotniczego obejmujący:

- 1) pracę na stanowisku operacyjnym;
- 2) czynności pomocnicze i przygotowawcze do wykonania czynności na stanowisku operacyjnym;
- 3) przejmowanie i przekazywanie stanowiska operacyjnego;
- 4) prowadzenie i nadzorowanie szkolenia praktycznego (OJT) oraz egzaminowanie;
- 5) przerwy w czynnościach na stanowisku operacyjnym

- nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 30 godzin na tydzień, w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym, nieprzekraczającym 3 miesięcy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Czas pracy kontrolerów ruchu lotniczego obejmujący:

- 1) szkolenie zawodowe w tym trening na symulatorze kontroli ruchu lotniczego;
- 2) badania lotniczo-lekarskie;
- 3) udział w grupach zadaniowych i projektach związanych z rozwojem zarządzania ruchem lotniczym;

- nie może przekraczać 8 godzin na dobę i 40 godzin na tydzień, w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy.

3. System czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego uwzględniający normy czasu pracy, o których mowa w ust. 1 i 2, a także przyjęte okresy rozliczeniowe czasu pracy, ustala się w zakładowym układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy.

4. Harmonogram czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego jest ustalany na okres jednego miesiąca kalendarzowego. W harmonogramie czasu pracy wskazuje się które z czynności, określone w ust. 1 lub 2, mają być wykonywane przez kontrolera ruchu lotniczego.”.

Art. 4.

W ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 340) w art. 72 w ust. 1 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 16 w brzmieniu:

„16) decyzji o zezwoleniu na założenie lotniska - wydawanej na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹³⁾).”

Art. 5.

1. Ilekroć w obowiązujących przepisach jest mowa o lotnisku użytku niepublicznego rozumie się przez to lotnisko użytku wyłącznego, o którym mowa w art. 54 ust. 3 ustawy wskazanej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.
2. Dotychczasowe inne miejsca przeznaczone do startów i lądowań statków powietrznych, spełniające w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy wymagania określone dla lądowisk, wpisuje się do ewidencji lądowisk po uiszczeniu opłaty lotniczej, o której mowa w art. 25 ustawy zmienianej w art. 1.
3. Zarządzający lotniskami użytku publicznego założonymi przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, są obowiązani opracować plany generalne tych lotnisk w terminie trzech lat od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 6.

1. Ustawa nie narusza, istniejących w dniu jej wejścia w życie, uprawnień właścicieli lub zarządzających lotniskami, wynikających z odrębnych przepisów, do zarządzania tymi lotniskami.
2. Właściciele i dysponenci nieruchomości, zajętych pod istniejące w dniu wejścia w życie ustawy lotniska użytku publicznego, prowadzą gospodarkę tymi nieruchomościami na zasadach określonych w ustawie.

Art. 7.

1. Z zastrzeżeniem art. 13, certyfikaty, licencje i świadectwa kwalifikacji oraz inne dokumenty uprawniające do prowadzenia działalności lotniczej, wydane przed dniem wejścia w życie ustawy, zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane.
2. Podmioty prowadzące działalność lotniczą na podstawie uprawnień, o których mowa w ust. 1, mogą prowadzić tę działalność w zakresie dotychczasowym przez okres, na jaki uprawnienia te zostały wydane.

Art. 8.

1. Do spraw wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że do spraw związanych z uprawnieniami skoczka spadochronowego zawodowego wpisywanymi do licencji oraz licencjami informatorów służby informacji powietrznej stosuje się przepisy ustawy dotyczące świadectw kwalifikacji.

¹³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340.

2. Licencje skoczka spadochronowego zawodowego oraz licencje informatora służby informacji powietrznej, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 2 i 6 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 9.

1. Ilekroć w obowiązujących przepisach, decyzjach i innych aktach prawnych jest mowa o mechaniku poświadczenia obsługi statku powietrznego rozumie się przez to mechanika obsługi technicznej statku powietrznego, o którym mowa w art. 94 ust. 6 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.
2. Członkom personelu lotniczego posiadającym w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy licencję mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych wydaje się na ich wniosek licencję Part-66, w ramach konwersji przeprowadzonej zgodnie z rozporządzeniem Komisji nr 2042/2003/WE z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części ich wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. WE L 315 z 28.11.2003 r., Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 541).

Art. 10.

1. Podmioty zatrudniające, w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, osoby wykonujące zadania w zakresie tankowania statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 10.000 kg są obowiązane do przeszkolenia tych osób, zgodnie z art. 95a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, i wydania im świadectw operatora tankowania statków powietrznych, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.
2. Podmioty zatrudniające osoby posiadające licencje operatorów tankowania statków powietrznych wydają tym osobom świadectwa operatorów tankowania statków powietrznych.
3. Certyfikowani przewoźnicy lotniczy zatrudniający w dniu wejścia w życie ustawy osoby wykonujące czynności członków personelu pokładowego określone w części O załącznika III do rozporządzenia 3922/91/EWG, są obowiązani do przeszkolenia tych osób, zgodnie z art. 95g ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, i wydania im świadectwa odbycia szkolenia w zakresie bezpieczeństwa, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 11.

1. Zezwolenia wydane na podstawie dotychczasowych przepisów udzielone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.
2. Koncesje wydane na podstawie rozporządzenia nr 2407/92/EWG zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 12.

1. Zezwolenia, udzielone agentom obsługi naziemnej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy w odniesieniu do kategorii usług, o których mowa w art. 176 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, nie dłuższy jednak niż 7 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.
2. W terminie, o którym mowa w ust. 1, podmioty prowadzące działalność lotniczą na podstawie zezwoleń, o których mowa w ust. 1, mogą prowadzić tę działalność w zakresie dotychczasowym.

Art. 13.

Przepis art. 191 ust. 8 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w odniesieniu do praw przewozowych nabytych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się od dnia 1 stycznia 2016 r.

Art. 14.

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 33 ust. 2, art. 47 ust. 10, art. 53, art. 93 ust. 5, art. 104 ust. 1 i 2, art. 112 ust. 1, art. 128, art. 130 ust. 8, art. 133, art. 140 ust. 4 i 5, art. 163, art. 182, art. 189a, art. 209 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 33 ust. 2, art. 53a ust. 5, art. 53d, art. 93 ust. 8, art. 104 ust. 1 i 2, art. 112 ust. 1, art. 128, art. 130 ust. 8, art. 133, art. 140 ust. 4 i 5b, art. 163, art. 182, art. 189a ust. 2, art. 209 ust. 7 ustawy, o której mowa w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 15.

Przepisy art. 1 ust. 2 pkt 5a lit. c ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 16.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 9 - który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia;
- 2) art. 1 pkt 121 w zakresie art. 205a ust. 1 pkt 3 - który wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 1 pkt 106 lit. d i pkt 111 w zakresie art. 179 ust. 6 - które wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Załączniki do ustawy z dnia 2009 r.
 (poz. ...)

„Załącznik nr 4

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
1.	Naruszenie przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i urządzeń, a także w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu wykonujących takie zadania	
1.1.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.202 załącznika Nr I	500
1.2.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.301 załącznika Nr I	od 1 000 do 5 000
1.3.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.304 załącznika Nr I	od 2 000 do 5 000
1.4.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.305 (a), (e), (f) załącznika Nr I	2 000
1.5.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.401 (a) załącznika Nr I	2 000
1.6.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.402 (b) załącznika Nr I	1 000
1.7.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.501 załącznika Nr I	3 000
1.8.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.502 załącznika Nr I	5 000
1.9.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.503 załącznika Nr I	5 000
1.10.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.612 załącznika Nr I	5 000
1.11.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.613 (a) załącznika Nr I	5 000
1.12.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.614 załącznika Nr I	2 000
1.13.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.617	2 000

	załącznika Nr I	
1.14.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.619 (c) załącznika Nr I	5 000
1.15.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.709 (a) załącznika Nr I	2 000
1.16.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.710 (e), (h) załącznika Nr I	10 000
1.17.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.713 załącznika Nr I	2 000
1.18.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.714 załącznika Nr I	2 000
1.19.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.716 (c) załącznika Nr I	5 000
1.20.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.803 (c) załącznika Nr I	2 000
1.21.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.902 (b) załącznika Nr I	10 000
1.22.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.905 (c) załącznika Nr I	5 000
1.23.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.40 (b) załącznika Nr II	1 000
1.24.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.42 (b), (c) załącznika Nr II	5 000
1.25.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.45 (a) załącznika Nr II	5 000
1.26.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.50 (a), (d), (f) załącznika Nr II	10 000
1.27.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.55 (a) załącznika Nr II	10 000
1.28.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.60 (a) załącznika Nr II	500
1.29.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.80 załącznika Nr II	10 000

1.30.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.85 załącznika Nr II	2 000
1.31.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.95 (c) załącznika Nr II	5 000
1.32.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 66.A.20 (a) załącznika Nr III	2 000
1.33.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 66.A.20 (b) załącznika Nr III	2 000
1.34.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 66.A.45 (b) załącznika Nr III	2 000
1.35.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 147.A.100 (a) i (b) załącznika Nr IV	5 000
1.36.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A. 100 (e) załącznika Nr IV	5 000
1.37.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.100 (f) załącznika Nr IV	5 000
1.38.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.100 (i) załącznika Nr IV	5 000
1.39.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (a) załącznika Nr IV	5 000
1.40.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (b) załącznika Nr IV	5 000
1.41.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (g) załącznika Nr IV	5 000
1.42.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (h) załącznika Nr IV	5 000
1.43.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.110 (a) załącznika Nr IV	5 000
1.44.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.110 (b) załącznika Nr IV	5 000
1.45.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.125 załącznika Nr IV	10 000
1.46.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.130 (a) załącznika Nr IV	5 000
1.47.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.130 (b)	10 000

	załącznika Nr IV	
1.48.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.135 (a) załącznika Nr IV	10 000
1.49.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.140 (b) załącznika Nr IV	5 000
1.50.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.145 (b) i (c) załącznika Nr IV	5 000
1.51.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 147.A.145 (d) załącznika Nr IV	10 000
1.52.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 147.A.150 załącznika Nr IV	5 000
1.53.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 147.A. załącznika Nr IV	10 000
1.54.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.300 załącznika Nr IV	10 000
2.	Naruszenie przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących	
2.1.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.2	od 1 000 do 5 000
2.2.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.3	1 000
2.3.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.44	od 1 000 do 5 000
2.4.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.61 lub 21.A.107 lub 21.A.120 lub 21.A.449	3 000
2.5.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.121	10 000
2.6.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.129	5 000
2.7.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.165	10 000
2.8.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.265	10 000
2.9.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.804 lub 21.A. 805 lub 21.A.807	od 1 000 do 5 000

Załącznik nr 5

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
1.	Naruszenia przepisów Załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego	
1.1.	Użytkowanie samolotu niezgodnie z warunkami określonymi w pkt OPS 1.005 c	5.000 zł
1.2	Użytkowanie samolotu niezgodnie z warunkami określonymi w pkt OPS 1.030 b	10.000 zł
1.3	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt OPS 1.125 a	5.000 zł
1.4	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt OPS 1.130	5.000 zł
1.5	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt OPS 1.135 a	5.000 zł
1.6	Przewóz materiałów niebezpiecznych bez zezwolenia, o którym mowa w pkt OPS 1.1155a	10.000 zł
1.7	Przewóz materiałów niebezpiecznych niezgodnie z pkt OPS 1.1165	10.000 zł
1.8	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w OPS pkt 1.1200a pkt 2, 4 i 5, związanego z załadunkiem, transportem lub wyładunkiem materiałów niebezpiecznych,	10.000 zł
1.9	Naruszenie obowiązku bezzwłocznego usunięcia skażenia, o którym mowa w pkt OPS 1.1205a pkt 1	10000 zł
1.10	Naruszenie obowiązku wycofania samolotu skażonego substancjami radioaktywnymi, o którym mowa pkt OPS 1.1205a pkt 1	10.000 zł
1.11	Naruszenie procedury dotyczącej usuwania skażeń w związku z transportem materiałów niebezpiecznych, o której mowa w pkt OPS 1.1205 b	10.000 zł
1.12	Przewożenie materiałów niebezpiecznych niezgodnie z obowiązku warunkami określonymi w pkt OPS 1.1210	10.000 zł