Dz. U. 2025 poz. 1431

OBWIESZCZENIE
MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

z dnia 26 września 2025 r.

w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo lotnicze

1. Na podstawie art. 16 ust. 1 zdanie pierwsze ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych:

1) ustawą z dnia 26 kwietnia 2024 r. o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze (Dz. U. poz. 731),

2) ustawą z dnia 12 lipca 2024 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo komunikacji elektronicznej (Dz. U. poz. 1222),

3) ustawą z dnia 5 grudnia 2024 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 31),

4) ustawą z dnia 24 stycznia 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 179),

5) ustawą z dnia 7 marca 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. poz. 374),

6) ustawą z dnia 21 maja 2025 r. o zmianie niektórych ustaw w celu deregulacji prawa gospodarczego i administracyjnego oraz doskonalenia zasad opracowywania prawa gospodarczego (Dz. U. poz. 769)

oraz zmian wynikających z przepisów ogłoszonych przed dniem 26 września 2025 r.

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst ustawy nie obejmuje:

1) art. 84–86 i art. 88 ustawy z dnia 26 kwietnia 2024 r. o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze (Dz. U. poz. 731), które stanowią:

„Art. 84. Przepisów ustawy nie stosuje się do produktów wprowadzonych do obrotu przed dniem wejścia w życie ustawy.

Art. 85. 1. Umowy o oferowanie lub świadczenie usług zawarte przed dniem wejścia w życie ustawy mogą nadal obowiązywać w niezmienionej treści do dnia ich wygaśnięcia, jednak nie dłużej niż do dnia 28 czerwca 2030 r.

2. Usługodawca może do dnia 28 czerwca 2030 r. oferować lub świadczyć usługi przy wykorzystaniu produktów niespełniających wymagań dostępności, które wykorzystywał w celu oferowania lub świadczenia usług tego samego rodzaju przed dniem wejścia w życie ustawy.

3. Terminale niespełniające wymagań dostępności, wykorzystywane przez usługodawców do oferowania lub świadczenia usług przed dniem wejścia w życie ustawy, mogą być wykorzystywane do oferowania lub świadczenia usług tego samego rodzaju do upływu okresu ich ekonomicznej użyteczności, jednak nie dłużej niż przez okres 20 lat od dnia rozpoczęcia ich wykorzystywania.

Art. 86. Przepisów ustawy nie stosuje się do stron internetowych i aplikacji mobilnych w odniesieniu do treści:

1) zarejestrowanych z wyprzedzeniem mediów zmiennych w czasie opublikowanych przed dniem wejścia w życie ustawy;

2) będących plikami dokumentów opublikowanymi przed dniem wejścia w życie ustawy;

3) zarchiwizowanych, które nie były aktualizowane ani edytowane od dnia wejścia w życie ustawy.”

„Art. 88. Ustawa wchodzi w życie z dniem 28 czerwca 2025 r., z wyjątkiem art. 6 pkt 1, 2 i 5–9 oraz art. 39 pkt 6, które wchodzą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.”;

2) art. 124 ustawy z dnia 12 lipca 2024 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo komunikacji elektronicznej (Dz. U. poz. 1222), który stanowi:

„Art. 124. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) art. 1, art. 39 pkt 11 lit. b w zakresie art. 16a ust. 4 pkt 2c i 2d, art. 46 pkt 5, art. 52 pkt 1, art. 63, art. 68 ust. 2, art. 80 ust. 3 i 5–8 oraz art. 120, które wchodzą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;

2) art. 44 pkt 9 w zakresie art. 20 ust. 1 pkt 2 lit. b, który wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2024 r.;

3) art. 39 pkt 24 i 27, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;

4) art. 39 pkt 31, który wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;

5) art. 49 i art. 106, które wchodzą w życie z dniem 18 października 2024 r.”;

3) art. 2 i art. 3 ustawy z dnia 5 grudnia 2024 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 31), które stanowią:

„Art. 2. Przepis art. 87^7 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, stosuje się do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.”;

4) art. 20–33 ustawy z dnia 24 stycznia 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 179), które stanowią:

„Art. 20. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zawiera z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej porozumienie, o którym mowa w art. 21 ust. 2h ustawy zmienianej w art. 1, do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 21. 1. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dotyczących:

1) kontroli:

   a) podmiotów prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego z użyciem bezzałogowych statków powietrznych w rozumieniu art. 2 pkt 1a ustawy zmienianej w art. 1, zwanych dalej „bezzałogowymi statkami powietrznymi”,

   b) użytkowników bezzałogowych statków powietrznych, w tym posiadających świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowych statków powietrznych, o którym mowa w przepisach ustawy zmienianej w art. 1, używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe,

   c) przedsiębiorców wykonujących działalność szkoleniową, o której mowa w art. 95a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1,

2) zezwoleń na wykonywanie lotów międzynarodowych, o których mowa w art. 149 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym

– stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 156d ust. 13 ustawy zmienianej w art. 1 w zakresie operacji wykonywanych z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych zgodnie z krajowymi scenariuszami standardowymi, o których mowa w art. 156d ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, stosuje się przepisy dotychczasowe.

3. Potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczeń o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym , o którym mowa w art. 23 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.[a)]), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 22. Pozwolenia na wykonywanie lotów wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie art. 53a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 dla bezzałogowych statków powietrznych kategorii specjalnej zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 23. Postępowania w sprawie o wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów, o którym mowa w art. 53c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, dla bezzałogowych statków powietrznych wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy umarza się.

[a)] Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20, Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 2024/1110 z 23.05.2024.

Art. 24. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wykreśla z urzędu z rejestru cywilnych statków powietrznych, o którym mowa w art. 34 ustawy zmienianej w art. 1, bezzałogowe statki powietrzne wpisane do tego rejestru, których projektowanie, produkcja i konserwacja nie podlega certyfikacji, o której mowa w art. 40 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.[b)]), oraz do których nie mają zastosowania przepisy działu III rozdziału 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 25. Uprawnienia wynikające z decyzji administracyjnych wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy w przedmiocie konwersji, o której mowa w art. 21 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 26. 1. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego skreśla z urzędu z rejestru podmiotów szkolących, o którym mowa w art. 95a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, podmioty szkolące wyłącznie w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.

2. W przypadku gdy podmiot wpisany do rejestru podmiotów szkolących, o którym mowa w art. 95a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, prowadzi szkolenia również w zakresie innym niż w zakresie bezzałogowych statków powietrznych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego dokonuje z urzędu, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, adnotacji w rejestrze podmiotów szkolących, o którym mowa w art. 95a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, o wykreśleniu uprawnienia dotyczącego szkolenia w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.

3. Uzyskane od Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na podstawie przepisów rozporządzenia nr 2019/947/UE przed dniem wejścia w życie ustawy:

1) wyznaczenia do przeprowadzania:

   a) egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub

   b) egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w scenariuszu standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub

   c) egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w krajowym scenariuszu standardowym, o którym mowa w art. 23 ust. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE,

2) uznania lub wskazania do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, o których mowa w dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE

– zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 27. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego skreśla z urzędu z ewidencji, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy zmienianej w art. 1, bezzałogowe statki powietrzne wpisane do tej ewidencji.

Art. 28. 1. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wyznaczy strefy geograficzne, o których mowa w art. 156h ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w odniesieniu do struktur przestrzeni powietrznej wyznaczonych na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1. Do czasu wyznaczenia tych stref geograficznych zasady wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w tych strukturach przestrzeni powietrznej określają strefy geograficzne wyznaczone przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 156k ustawy zmienianej w art. 1, strefy geograficzne dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wyznacza na podstawie przepisów dotychczasowych.

Art. 29. Rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych prowadzony przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, z uwzględnieniem art. 14 ust. 1, 2, 4–6 i 8 rozporządzenia nr 2019/947/UE, z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy staje się rejestrem operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, o którym mowa w art. 156l ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 30. 1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może udzielić Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej dotacji celowej z budżetu państwa na pokrycie kosztów utrzymania trwałości projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych", realizowanego przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, Ministerstwo Infrastruktury i Urząd

---

b) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7, Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 2024/1108 z 23.05.2024.

Lotnictwa Cywilnego przy wsparciu środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa 2014–2020, przez okres 5 lat od dnia zakończenia realizacji projektu.

2. Sposób i tryb rozliczania i dokumentowania kosztów, o których mowa w ust. 1, określa umowa zawarta między Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej.

Art. 31. Waloryzacji wysokości stawek opłat, o której mowa w art. 156j ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, dokonuje się po raz pierwszy w 2025 r. W przypadku wejścia w życie niniejszej ustawy po dniu ogłoszenia przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2024 r., minister właściwy do spraw transportu ogłasza zwaloryzowane stawki opłat w terminie miesiąca od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 32. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 44 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 44 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 33. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) art. 1 pkt 3 lit. c, art. 7 i art. 20, które wchodzą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;

2) art. 1 pkt 25 i 26, które wchodzą w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia.”;

5) art. 2–5 ustawy z dnia 7 marca 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. poz. 374), które stanowią:

„Art. 2. 1. Obiekty budowlane, w tym tymczasowe obiekty budowlane, zlokalizowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej:

1) które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy osiągnęły wysokość równą 50 m albo większą, ale mniejszą niż 100 m powyżej poziomu otaczającego terenu lub wody i nie zostały zgłoszone do właściwego organu nadzoru nad lotnictwem wojskowym,

2) w stosunku do których w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy termin osiągnięcia wysokości 50 m powyżej poziomu otaczającego terenu lub wody jest krótszy niż termin określony w art. 87^{1a} ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1

– podlegają zgłoszeniu do Ministra Obrony Narodowej w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, o ile nie zostały wpisane do ewidencji przeszkód lotniczych.

2. Do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, stosuje się przepisy art. 87^{1a} ust. 3 i ust. 4 pkt 1–5 ustawy zmienianej w art. 1.

3. Kto nie zgłosi do Ministra Obrony Narodowej obiektu budowlanego zgodnie z obowiązkiem wynikającym z ust. 1, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.

Art. 3. Dane i informacje dotyczące obiektów budowlanych, o których mowa w art. 87^{1a} ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, zawarte w zgłoszeniach do właściwego organu nadzoru nad lotnictwem wojskowym dokonanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy włącza się do ewidencji, o której mowa w art. 87^{1a} ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 4. 1. Podmioty, o których mowa w art. 87^{1a} ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zgłosiły obiekty budowlane, o których mowa w art. 87^{1a} ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, do właściwego organu nadzoru nad lotnictwem wojskowym, albo następcy prawni tych podmiotów dokonują weryfikacji zgłoszonych danych i informacji.

2. W przypadku gdy weryfikacja, o której mowa w ust. 1, wykaże, że obiekt budowlany nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 87^{1a} ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, podmiot, o którym mowa w art. 87^{1a} ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, albo następca prawny tego podmiotu zawiadamiają o tym Ministra Obrony Narodowej w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, w celu aktualizacji ewidencji, o której mowa w art. 87^{1a} ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1.

3. Zawiadomienia, o którym mowa w ust. 2, dokonuje się w formie dokumentów elektronicznych opatrzonych kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, a w przypadku braku możliwości złożenia kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego – w formie dokumentów elektronicznych oraz wydruku z własnoręcznym czytelnym podpisem. Przepisy art. 87^{1a} ust. 4 pkt 1–4 ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się odpowiednio.

4. Na podstawie zawiadomienia, o którym mowa w ust. 2, Minister Obrony Narodowej aktualizuje ewidencję, o której mowa w art. 87^{1a} ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.”;

6) art. 31 i art. 48 ustawy z dnia 21 maja 2025 r. o zmianie niektórych ustaw w celu deregulacji prawa gospodarczego i administracyjnego oraz doskonalenia zasad opracowywania prawa gospodarczego (Dz. U. poz. 769), które stanowią:

„Art. 31. 1. Do spraw prowadzonych na podstawie ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

2. Do wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy postępowań, o których mowa w:

1) ustawie zmienianej w art. 3 – stosuje się przepisy tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym;

2) ustawie zmienianej w art. 8 – stosuje się przepisy tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym;

3) ustawie zmienianej w art. 9 – stosuje się przepisy tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym;

4) ustawie zmienianej w art. 12 – stosuje się przepisy tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym;

5) ustawie zmienianej w art. 13 – stosuje się przepisy tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym;

6) ustawie zmienianej w art. 14 – stosuje się przepisy tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym;

7) ustawie zmienianej w art. 15 – stosuje się przepisy tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym, z wyjątkiem określonym w art. 39;

8) ustawie zmienianej w art. 17 – stosuje się przepisy tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym;

9) ustawie zmienianej w art. 20 – stosuje się przepisy tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym;

10) ustawie zmienianej w art. 30 – stosuje się przepisy tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym.”

„Art. 48. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) art. 6, art. 11, art. 18, art. 22, art. 24 pkt 4, 7 i 9, art. 38 oraz art. 40 ust. 1 i 2, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.;

2) art. 28 oraz art. 44, które wchodzą w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia.”.

Marszałek Sejmu: *S. Hołownia*

Załącznik do obwieszczenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 26 września 2025 r. (Dz. U. poz. 1431)

USTAWA

z dnia 3 lipca 2002 r.

Prawo lotnicze[1)]

DZIAŁ I

Przepisy ogólne

Rozdział 1

Zakres regulacji i definicje

Art. 1. 1. Przepisy Prawa lotniczego regulują stosunki prawne z zakresu lotnictwa cywilnego.

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

3. Lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego, to jest państwowych statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk państwowych wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych.

4.[2)] Przepisów prawa lotniczego nie stosuje się do lotnictwa państwowego, z wyjątkiem przepisów:

1)[3)] art. 1 ust. 6, art. 2–9, art. 14, art. 17 ust. 17, ust. 22 pkt 2 i ust. 23, art. 35 ust. 2, art. 43, art. 59a ust. 6, art. 60, art. 66 ust. 1a–1d i 3, art. 66a, art. 66b, art. 68 ust. 2, 2e i 2f, art. 69 ust. 1–3, art. 74–76, art. 82 ust. 1 pkt 6–8, ust. 1a, 1b i 3–8, art. 87, art. 87^{1} ust. 1–8 i 10, art. 87^{1a}, art. 87^{2}, art. 87^{4} ust. 1, 2, 4 i 5, art. 87^{5} ust. 1–4, art. 87^{6}–87a, art. 89, art. 92, art. 93a ust. 1 pkt 5 i 7, art. 104 ust. 4–9, art. 119–125, art. 128, art. 130, art. 133, art. 134 ust. 1–1f, art. 135 ust. 3 pkt 3, art. 135a ust. 2 pkt 8, art. 136, art. 137 ust. 1–4, art. 140–140e, art. 149a, art. 150, art. 156a, art. 156b ust. 2, art. 156h–156k, art. 156zd, art. 156ze, art. 193 ust. 5 oraz art. 207 ust. 8, z zastrzeżeniem ust. 5 – w odniesieniu do wojskowych statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk i lądowisk wojskowych;

---

1) Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:
   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 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.);
   3) dyrektywy Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotyczącej Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA) (Dz. Urz. WE L 302 z 01.12.2000, str. 57; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 75);
   4) 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);
   5) dyrektywy 2004/82/WE 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);
   6) 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);
   7) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz. Urz. UE L 70 z 14.03.2009, str. 11);
   8) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich oraz zmiany rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 i dyrektywy 2009/22/WE (dyrektywy w sprawie ADR o sporach konsumenckich) (Dz. Urz. UE L 165 z 18.06.2013, str. 63).

2) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 24 stycznia 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 179), która weszła w życie z dniem 27 lutego 2025 r.

3) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 7 marca 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. poz. 374), która weszła w życie z dniem 9 kwietnia 2025 r.

2) art. 1 ust. 6, art. 2–9, art. 14, art. 17 ust. 17, ust. 22 pkt 2 i ust. 23, art. 35 ust. 2, art. 44, art. 59a ust. 6, art. 60, art. 66 ust. 3, art. 68 ust. 2, art. 69 ust. 1–3, art. 74–76, art. 82 ust. 1 pkt 6–8, ust. 1a, 1b i 3–8, art. 87, art. 87^1 ust. 1–8 i 10, art. 87^2 , art. 87^4 ust. 1, 2, 4 i 5, art. 87^5 ust. 1–4, art. 87^6 – 87a, art. 92, art. 93a ust. 1 pkt 7, art. 94 ust. 2 pkt 2, art. 104 ust. 4–9, art. 119–125, art. 128, art. 130, art. 133, art. 134 ust. 1–1f, art. 136, art. 137 ust. 1–4, art. 140–140e, art. 150, art. 156a–156ze, art. 193 ust. 5 oraz art. 207 ust. 8, z zastrzeżeniem ust. 5 – w odniesieniu do statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, załóg tych statków oraz lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego;

3) art. 1 ust. 6, art. 2–9, art. 14, art. 35 ust. 2, art. 74–76, art. 87a, art. 93a ust. 1 pkt 7, art. 94 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 119–125, art. 128, art. 130, art. 133, art. 134 ust. 1–1f, art. 135 ust. 3, art. 136, art. 137 ust. 1–4, art. 140–140e, art. 150, art. 156a–156ze oraz art. 207 ust. 8, z zastrzeżeniem ust. 5 – w odniesieniu do bezzałogowych statków powietrznych służb specjalnych, operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz pilotów bezzałogowych statków powietrznych.

5. W przypadku wykorzystywania:

1) polskich i obcych państwowych statków powietrznych do prowadzenia działalności innej niż służba publiczna,

2) lotnisk lotnictwa państwowego do startów i lądowań cywilnych statków powietrznych oraz statków, o których mowa w pkt 1,

przepisy ustawy stosuje się odpowiednio.

6.[4)] Nadzór nad działalnością lotnictwa państwowego, z zastrzeżeniem przepisów ustawy, sprawują odpowiednio ministrowie właściwi ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem danego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem, a w przypadku bezzałogowych statków powietrznych służb specjalnych oraz bezzałogowych statków powietrznych używanych przez jednostki organizacyjne Policji, Straży Granicznej i Państwowej Straży Pożarnej oraz Służbę Ochrony Państwa – odpowiednio centralne organy administracji rządowej właściwe ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem danego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem.

7. (uchylony)

8. (uchylony)

Art. 2. W rozumieniu przepisów ustawy:

1) statkiem powietrznym jest urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża;

1a)[5)] bezzałogowym statkiem powietrznym jest bezzałogowy statek powietrzny w rozumieniu art. 3 pkt 30 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.[6)]), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2018/1139/UE";

1b)[5)] systemem bezzałogowego statku powietrznego jest system bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.[7)]);

2) polskim państwowym statkiem powietrznym jest:

a) statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej (wojskowy statek powietrzny),

b)[8)] statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Policji, Straży Granicznej i Państwowej Straży Pożarnej oraz Służbę Ochrony Państwa (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego),

---

4) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 1 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

5) Dodany przez art. 1 pkt 2 lit. a ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

6) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 236 z 05.07.2021, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 382 z 28.10.2021, str. 60.

7) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20, Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 2024/1110 z 23.05.2024.

8) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 2 lit. b tiret pierwsze ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

c)[9] bezzałogowy statek powietrzny używany przez służby specjalne, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2025 r. poz. 902) (bezzałogowy statek powietrzny służb specjalnych);

3) użytkownikiem statku powietrznego jest jego właściciel lub inna osoba wpisana jako użytkownik do rejestru statków powietrznych;

4) lotniskiem jest wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk;

5) lądowiskiem jest 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;

6) część lotnicza lotniska to obszar trwale przeznaczony do startów i lądowań statków powietrznych oraz do związanego z tym ruchu statków powietrznych, wraz z urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu, do którego dostęp jest kontrolowany;

7) zarządzającym lotniskiem jest podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych;

8) lądowaniem handlowym jest lądowanie w celu zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, przewożonych odpłatnie;

9) lotem handlowym jest lot związany z lądowaniem handlowym;

10) lotem międzynarodowym jest lot, w trakcie którego następuje przekroczenie granicy państwowej;

11) lotem tranzytowym jest lot w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, rozpoczynający się i kończący poza jej terytorium;

12) lotem długodystansowym jest jednoodcinkowy lot na dystansie, którego pokonanie wymaga minimum 8 godzin lotu statku powietrznego;

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

14) regularnym przewozem lotniczym jest przewóz lotniczy, jeżeli w każdym locie miejsca w statkach powietrznych przeznaczone do przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty są publicznie oferowane do nabycia, a przewóz jest wykonywany między tymi samymi punktami według opublikowanego rozkładu lotów albo w stałych odstępach czasu lub z częstotliwością wskazującą na regularność lotów;

15) przewozem czarterowym jest przewóz lotniczy dokonywany na podstawie umowy czarteru lotniczego, w której przewoźnik lotniczy oddaje do dyspozycji czarterującego określoną liczbę miejsc lub pojemność statku powietrznego w celu wykonania określonego przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, wskazanych przez czarterującego;

16) przewoźnikiem lotniczym jest podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji – w przypadku polskiego przewoźnika lotniczego, lub na podstawie odpowiedniego aktu właściwego organu obcego państwa – w przypadku obcego przewoźnika lotniczego;

17) portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych;

18) obowiązek użyteczności publicznej polega na zobowiązaniu:

a) przewoźnika lotniczego do zapewnienia świadczenia usług przewozu lotniczego, spełniających określone wymogi co do ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i taryf, których przewoźnik lotniczy nie spełniałby, kierując się jedynie interesem handlowym,

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

– na warunkach określonych zgodnie z niniejszą ustawą;

19)[10] EASA jest Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w rozumieniu rozporządzenia nr 2018/1139/UE;

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

a) użyciu w czasie lotu statku powietrznego przemocy wobec osoby znajdującej się na jego pokładzie, jeżeli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu tego statku,

[9] Dodana przez art. 1 pkt 2 lit. b tiret drugie ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

[10] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 2 lit. c ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

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 wobec osoby 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 wobec osoby 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 2025 r. poz. 532), realizująca zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego i podlegająca 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 w porcie lotniczym, których złożoność, koszt lub wpływ na środowisko nie pozwala na podział lub powielenie;

24)[11)] operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego jest operator systemu bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE;

25)[11)] pilotem bezzałogowego statku powietrznego jest pilot bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia nr 2018/1139/UE;

26)[11)] rojem bezzałogowych statków powietrznych są operacje co najmniej dwóch bezzałogowych statków powietrznych, których ruch jest wzajemnie i automatycznie koordynowany, kontrolowane przez pilota bezzałogowego statku powietrznego za pośrednictwem jednego wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym.

Rozdział 2

Umowy i przepisy międzynarodowe

Art. 3. 1. Do stosunków prawnych z zakresu lotnictwa cywilnego stosuje się przepisy Prawa lotniczego, o ile wiążące Rzeczpospolitą Polską ratyfikowane umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej.

2. Wiążące uchwały organizacji międzynarodowych ustanowionych na podstawie ratyfikowanych umów międzynarodowych, w tym przyjęte przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.[12)]), oraz ich zmiany, ogłaszane są bez zbędnej zwłoki wraz z oświadczeniami rządowymi dotyczącymi ich obowiązywania. Oświadczenia rządowe ogłaszane są w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej ze wskazaniem miejsca publikacji uchwał będących przedmiotem ogłoszenia.

3. Jeżeli wiążące Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe, w tym wiążące uchwały organizacji międzynarodowych ustanowionych tymi umowami, przewidują jednakowe traktowanie podmiotu polskiego i podmiotu obcego, minister właściwy do spraw transportu zapewni również w aktach wykonawczych do niniejszej ustawy jednakowe traktowanie tych podmiotów.

---

11) Dodany przez art. 1 pkt 2 lit. d ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

12) Zmiany tekstu wymienionej konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 1959 r. poz. 214, z 1963 r. poz. 137 i 138, z 1969 r. poz. 210 i 211, z 1976 r. poz. 130, 131, 188, 189, 227 i 228, z 1984 r. poz. 199 i 200, z 2000 r. poz. 446 i 447, z 2002 r. poz. 527 i 528, z 2003 r. poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

4. Dla zwiększenia bezpieczeństwa i efektywności działania lotnictwa cywilnego minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania międzynarodowe o charakterze specjalistycznym, w tym dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa, budowy i eksploatacji statków powietrznych oraz urządzeń infrastruktury naziemnej, ustanawiane w szczególności przez:

1) Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO);

2) Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego (ECAC), w tym Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA);

3) Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL);

4) Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

5. Uchwały organizacji międzynarodowych, o których mowa w ust. 2, oraz wymagania międzynarodowe, o których mowa w ust. 4, zwane są dalej „przepisami międzynarodowymi”.

Rozdział 3

Zwierzchnictwo w przestrzeni powietrznej i właściwość prawa

Art. 4. 1. Rzeczpospolita Polska ma całkowite i wyłączne zwierzchnictwo w swojej przestrzeni powietrznej. Funkcje wynikające z tego zwierzchnictwa wykonuje, w zakresie niezwiązanym z umacnianiem obronności państwa, minister właściwy do spraw transportu.

2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności, o których mowa w ust. 1, na czas pokoju, uwzględniając związane z tym obowiązki i uprawnienia odpowiednich służb i organów oraz zasadę współpracy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego z odpowiednimi służbami i organami wojskowymi.

3. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji, o których mowa w ust. 1, na czas wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego, z uwzględnieniem zasad współpracy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego z odpowiednimi służbami i organami wojskowymi oraz innymi organami państwowymi.

Art. 5. 1. W ramach wykonywania zwierzchnictwa, o którym mowa w art. 4, w polskiej przestrzeni powietrznej zapewniane są służby żeglugi powietrznej zgodnie z:

1) przepisami prawa Unii Europejskiej dotyczącymi Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, a w szczególności:

   a) rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 23),

   b) rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10, z późn. zm.),

   c) rozporządzeniem (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 20; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 41),

   d) rozporządzeniem (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 26; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 46);

   e) (uchylona)

2) umowami międzynarodowymi i przepisami międzynarodowymi;

3) niniejszą ustawą i innymi ustawami.

2. Na podstawie umów międzynarodowych i porozumień wiążących Rzeczpospolitą Polską realizowanie niektórych zadań w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej może być:

1) rozciągnięte na przestrzeń powietrzną poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej;

2) wykonywane przy pomocy organów międzynarodowych określonych w tych umowach;

3) wykonywane przy pomocy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej innych państw.

Art. 6. W czasie lotu w polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wszystkie statki powietrzne oraz osoby i rzeczy na tych statkach podlegają prawu polskiemu, chyba że prawo to stanowi inaczej.

Art. 7. W czasie lotu poza granicami polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa polskie statki powietrzne oraz osoby i rzeczy na tych statkach podlegają prawu polskiemu, chyba że prawo to stanowi inaczej.

Art. 8. Lot i manewrowanie statku powietrznego odbywają się zgodnie z przepisami obowiązującymi w granicach danego terytorium, a na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa – zgodnie z przepisami międzynarodowymi.

Art. 9. Polską ustawę karną stosuje się do obywateli polskich i cudzoziemców, którzy popełnili za granicą:

1) przestępstwo lub wykroczenie przeciwko Prawu lotniczemu, o których mowa w art. 210–212, jeżeli:
   a) sprawcą jest właściciel, użytkownik albo inny posiadacz bądź członek załogi polskiego statku powietrznego,
   b) sprawcą jest osoba mająca miejsce zamieszkania lub prowadząca przedsiębiorstwo w Rzeczypospolitej Polskiej, w tym członkowie władz takich przedsiębiorstw, będąca użytkownikiem obcego statku powietrznego, bądź członek załogi takiego statku,
   c) czyn został popełniony na polskim statku powietrznym albo na statku powietrznym, którego użytkownikiem jest osoba, o której mowa w lit. b;
2) przestępstwo lub wykroczenie przeciwko przepisom, o których mowa w art. 8, lub inne przestępstwo podlegające obowiązkowemu ściganiu zgodnie z międzynarodowymi umowami ratyfikowanymi przez Rzeczpospolitą Polską.

Art. 10. (uchylony)

Art. 11. 1. (uchylony)

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

Art. 12. (uchylony)

Art. 13. (uchylony)

Art. 14. Prawo właściwe dla oceny stosunków cywilnoprawnych powstałych na skutek zdarzenia na statku powietrznym w czasie lotu lub w czasie przebywania na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa ustala się tak, jak gdyby zdarzenie to nastąpiło w miejscu, w którym statek jest zarejestrowany.

Art. 15. 1. Ilekroć w przepisach mowa jest o obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, dotyczy to także obszarów o nieokreślonym zwierzchnictwie.

2. (uchylony)

DZIAŁ II

Administracja lotnictwa cywilnego

Rozdział 1

Minister właściwy do spraw transportu

Art. 16. 1. Minister właściwy do spraw transportu jest naczelnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego.

2. Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad polskim lotnictwem cywilnym i nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie ustalonym w niniejszej ustawie i innych ustawach oraz umowach międzynarodowych.

3. Rada Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przyjmuje program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych jako elementów infrastruktury transportowej, a także związane z tym programy rządowe, na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1130, 1907 i 1940 oraz z 2025 r. poz. 527 i 680).

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 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. 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. 3a.

4. Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad działalnością Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu".

Art. 17. 1. Przy ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, prowadząca lub nadzorująca badania zdarzeń lotniczych, zwana dalej „Komisją".

2. Komisja jest organem do spraw badania zdarzeń lotniczych, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE (Dz. Urz. UE L 295 z 12.11.2010, str. 35, z późn. zm.[13)]).

3. Komisja prowadzi badania na podstawie przepisów ustawy i prawa Unii Europejskiej z zakresu wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz z uwzględnieniem norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załączniku 13 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.

4. W skład Komisji wchodzą: przewodniczący, dwóch zastępców przewodniczącego, sekretarz i pozostali członkowie.

5. W zakresie nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy do członków Komisji stosuje się przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2025 r. poz. 277 i 807), z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy. Z dniem powołania z członkiem Komisji zostaje nawiązany stosunek pracy.

6. Przewodniczącego Komisji powołuje minister właściwy do spraw transportu na okres 4 lat.

7. Przewodniczącym Komisji może zostać osoba posiadająca co najmniej trzyletnie doświadczenie w badaniu zdarzeń lotniczych.

8. Zastępców przewodniczącego i sekretarza Komisji powołuje, na wniosek przewodniczącego Komisji, minister właściwy do spraw transportu, na okres 4 lat.

9. Zastępcą przewodniczącego Komisji może zostać osoba posiadająca co najmniej dwuletnie doświadczenie w badaniu zdarzeń lotniczych.

10. Członka Komisji powołuje minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji, na okres 4 lat.

11. Minister właściwy do spraw transportu może, na wniosek Komisji podjęty bezwzględną większością głosów, odwołać członka Komisji.

12. Członkiem Komisji może zostać osoba, która:

1) jest obywatelem polskim i korzysta z pełni praw publicznych;

2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;

3) nie była karana za przestępstwo popełnione umyślnie;

4) posiada dyplom ukończenia studiów wyższych.

13. Członkostwo w Komisji wygasa z chwilą śmierci, zaprzestania spełniania wymagań określonych w ust. 12 lub z dniem przyjęcia rezygnacji złożonej ministrowi właściwemu do spraw transportu.

14. W skład Komisji wchodzą:

1) specjaliści z zakresu:

   a) prawa lotniczego,

   b) szkolenia lotniczego,

[13)] Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 276 z 17.10.2013, str. 34 oraz Dz. Urz. UE L 122 z 24.04.2014, str. 18.

c) ruchu lotniczego,

d) eksploatacji lotniczej;

2) inżynierowie – konstruktorzy lotniczy.

15. Za specjalistów z danego zakresu uważa się osoby posiadające odpowiednie wykształcenie wyższe oraz udokumentowaną minimum pięcioletnią praktykę w danej dziedzinie.

16. Przewodniczący Komisji kieruje pracami Komisji i reprezentuje ją na zewnątrz.

17. Członkowie Komisji, formułując treść raportów, analiz, opinii i ekspertyz, kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie są związani poleceniem przewodniczącego Komisji lub członka Komisji nadzorującego badanie.

18. W pracach Komisji w miarę potrzeb uczestniczą eksperci.

19. Ekspertem może być osoba posiadająca kwalifikacje oraz doświadczenie w zakresie niezbędnym do badania zdarzenia lotniczego.

20. Ekspertowi za udział w pracach Komisji oraz sporządzanie opinii lub ekspertyzy przysługuje wynagrodzenie ustalane w umowie cywilnoprawnej, którego wysokość uzależnia się od charakteru prowadzonego badania zdarzenia lotniczego i jego złożoności.

21. Ekspert, formułując treść ekspertyz, opinii lub analiz, kieruje się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie jest związany poleceniem przewodniczącego Komisji lub członka Komisji nadzorującego badanie co do treści tych dokumentów.

22. Członek Komisji oraz ekspert biorący udział w pracach Komisji:

1) jest obowiązany zachować w tajemnicy wiadomości uzyskane w związku z badaniem zdarzenia lotniczego;

2) nie może występować w roli biegłego w postępowaniu przed sądem lub innym organem w zakresie badania zdarzenia lotniczego, w którym brał udział.

23. Przepis ust. 22 stosuje się także do członka Komisji po wygaśnięciu jego członkostwa w Komisji oraz eksperta biorącego udział w pracach Komisji po zakończeniu przez niego prac w Komisji.

Art. 17a. 1. Do czasu pracy członka Komisji stosuje się przepisy Kodeksu pracy, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.

2. Okres rozliczeniowy czasu pracy członków Komisji nie przekracza 6 miesięcy.

3. Rozkład czasu pracy jest ustalany z tygodniowym wyprzedzeniem, a w razie zaistnienia zdarzenia lotniczego na bieżąco.

4. W razie zaistnienia zdarzenia lotniczego dobowy wymiar czasu pracy członka Komisji może być wydłużony do 16 godzin.

5. Okres odpoczynku po wydłużeniu czasu pracy, o którym mowa w ust. 4, nie może być krótszy niż 8 godzin. Pozostały czas odpoczynku, stanowiący różnicę między przysługującą członkowi Komisji liczbą godzin odpoczynku, o którym mowa w art. 132 Kodeksu pracy, a liczbą godzin udzielonego odpoczynku, udziela się członkowi Komisji po zakończeniu pracy w przedłużonym dobowym wymiarze czasu pracy, nie później jednak niż w ciągu 7 dni.

6. W razie zaistnienia zdarzenia lotniczego, odpoczynku, o którym mowa w art. 133 Kodeksu pracy, udziela się bezpośrednio po ustaniu przyczyn powodujących konieczność wykonywania pracy w dniu wolnym od pracy, nie później jednak niż w ciągu 14 dni od dnia, w którym ten odpoczynek był przewidziany.

7. Członek Komisji pozostaje w gotowości do podjęcia czynności badawczych poza normalnymi godzinami pracy (dyżur telefoniczny), w wymiarze nieprzekraczającym 160 godzin na miesiąc. Czasu dyżuru telefonicznego nie wlicza się do czasu pracy, jeżeli podczas dyżuru członek Komisji nie wykonywał pracy. Dyżur telefoniczny może być pełniony w czasie odpoczynku, o którym mowa w art. 132 i art. 133 Kodeksu pracy. Za czas dyżuru telefonicznego przysługuje wynagrodzenie w wysokości wynikającej z ilości godzin pełnienia dyżuru pomnożonej przez 30 % stawki godzinowej, wynikającej z wynagrodzenia zasadniczego członka Komisji.

8. W momencie powiadomienia o konieczności przystąpienia do czynności badawczych członek Komisji zobowiązany jest, o ile to możliwe, do niezwłocznego podjęcia tych czynności.

9. Czas dojazdu na miejsce zdarzenia, liczony od momentu powiadomienia członka Komisji o konieczności przystąpienia do badania zdarzenia lotniczego do momentu przybycia na to miejsce, a także czas powrotu z tego miejsca do siedziby Komisji lub miejsca zamieszkania, wlicza się do czasu pracy.

10. Przewodniczący Komisji może oddelegować członka Komisji do wykonywania zadań poza siedzibą Komisji. Okres oddelegowania określa przewodniczący Komisji.

11. (uchylony)

Art. 17b. Do członków Komisji stosuje się odpowiednio przepisy art. 21–24, 26, 28 i 42^1 ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1917 oraz z 2025 r. poz. 39, 620 i 820).

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

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

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

Art. 19. 1. Przy ministrze właściwym do spraw transportu działa będąca jego organem opiniodawczo-doradczym Rada Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego.

2. W skład Rady wchodzą przedstawiciele: ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw administracji publicznej, ministra właściwego do spraw finansów publicznych, ministra właściwego do spraw gospodarki, ministra właściwego do spraw klimatu, Ministra Obrony Narodowej, ministra właściwego do spraw rolnictwa, ministra właściwego do spraw środowiska, ministra właściwego do spraw wewnętrznych, ministra właściwego do spraw zdrowia, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu oraz Prezesa Urzędu, powoływani i odwoływani przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z właściwymi ministrami.

3. W skład organu, o którym mowa w ust. 1, wchodzą również, w liczbie nie większej niż 11, przedstawiciele organizacji przedsiębiorstw lotniczych, zarządzających lotniskami, zarządzających ruchem lotniczym oraz wyższych uczelni kształcących w specjalnościach związanych z lotnictwem, powoływani przez ministra właściwego do spraw transportu.

4. Przewodniczącego Rady powołuje Rada spośród członków, zwykłą większością głosów.

5. Do zadań Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego należy w szczególności:

1) opiniowanie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego;

2) inicjowanie i opiniowanie spraw oraz pośredniczenie w wymianie opinii i doświadczeń, dotyczących ochrony w lotnictwie cywilnym;

3) opracowywanie stanowiska w sprawach ochrony lotnictwa cywilnego wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu;

4) opiniowanie Krajowego Programu Ułatwień w Zakresie Lotnictwa Cywilnego;

5) inicjowanie i opiniowanie spraw oraz pośredniczenie w wymianie opinii i doświadczeń, dotyczących ułatwień w lotnictwie cywilnym, w szczególności usuwania zbędnych ograniczeń i upraszczania procedur administracyjnych;

6) opiniowanie stanowiska w sprawach ułatwień wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu.

6. Minister właściwy do spraw transportu zapewnia środki na prowadzenie działalności Rady, w tym na jej obsługę administracyjną.

7. Organizację i tryb działania Rady określa regulamin ustalony przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze zarządzenia, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu.

Rozdział 2

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Art. 20. 1. Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego jest Prezes Urzędu.

2. Prezes Urzędu jest powoływany przez Prezesa Rady Ministrów, spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu. Prezes Rady Ministrów odwołuje Prezesa Urzędu.

3. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek Prezesa Urzędu, powołuje nie więcej niż 3 wiceprezesów Urzędu, spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek Prezesa Urzędu, odwołuje wiceprezesów Urzędu.

4. Stanowisko Prezesa Urzędu może zajmować osoba, która:

1) posiada tytuł zawodowy magistra lub równorzędny;

2) jest obywatelem polskim;

3) korzysta z pełni praw publicznych;

4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;

5) posiada kompetencje kierownicze;

6) posiada co najmniej 6-letni staż pracy, w tym co najmniej 3-letni staż pracy na stanowisku kierowniczym;

7) posiada wykształcenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Prezesa Urzędu.

5. Informację o naborze na stanowisko Prezesa Urzędu ogłasza się przez umieszczenie ogłoszenia w miejscu powszechnie dostępnym w siedzibie urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu i Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Ogłoszenie powinno zawierać:

1) nazwę i adres Urzędu;

2) określenie stanowiska;

3) wymagania związane ze stanowiskiem wynikające z przepisów prawa;

4) zakres zadań wykonywanych na stanowisku;

5) wskazanie wymaganych dokumentów;

6) termin i miejsce składania dokumentów;

7) informację o metodach i technikach naboru.

6. Termin, o którym mowa w ust. 5 pkt 6, nie może być krótszy niż 10 dni od dnia opublikowania ogłoszenia w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu.

7. Nabór na stanowisko Prezesa Urzędu przeprowadza zespół, powołany przez ministra właściwego do spraw transportu, liczący co najmniej 3 osoby których wiedza i doświadczenie dają rękojmię wyłonienia najlepszych kandydatów. W toku naboru ocenia się doświadczenie zawodowe kandydata, wiedzę niezbędną do wykonywania zadań na stanowisku, na które jest przeprowadzany nabór, oraz kompetencje kierownicze.

8. Ocena wiedzy i kompetencji kierowniczych, o których mowa w ust. 7, może być dokonana na zlecenie zespołu przez osobę niebędącą członkiem zespołu, która posiada odpowiednie kwalifikacje do dokonania tej oceny.

9. Członek zespołu oraz osoba, o której mowa w ust. 8, mają obowiązek zachowania w tajemnicy informacji dotyczących osób ubiegających się o stanowisko, uzyskanych w trakcie naboru.

10. W toku naboru zespół wyłania nie więcej niż 3 kandydatów, których przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu.

11. Z przeprowadzonego naboru zespół sporządza protokół zawierający:

1) nazwę i adres Urzędu;

2) określenie stanowiska, na które był prowadzony nabór, oraz liczbę kandydatów;

3) imiona, nazwiska i adresy nie więcej niż 3 najlepszych kandydatów uszeregowanych według poziomu spełniania przez nich wymagań określonych w ogłoszeniu o naborze;

4) informację o zastosowanych metodach i technikach naboru;

5) uzasadnienie dokonanego wyboru albo powody niewyłonienia kandydata;

6) skład zespołu.

12. Wynik naboru ogłasza się niezwłocznie przez umieszczenie informacji w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu i Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Informacja o wyniku naboru zawiera:

1) nazwę i adres Urzędu;

2) określenie stanowiska, na które był prowadzony nabór;

3) imiona, nazwiska wybranych kandydatów oraz ich miejsca zamieszkania w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego albo informację o niewyłonieniu kandydata.

13. Umieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów ogłoszenia o naborze oraz o wyniku tego naboru jest bezpłatne.

14. Zespół przeprowadzający nabór na stanowiska, o których mowa w ust. 3, powołuje Prezes Urzędu.

15. Do sposobu przeprowadzania naboru na stanowiska, o których mowa w ust. 3, stosuje się odpowiednio ust. 4–13.

Art. 21. 1. Do kompetencji Prezesa Urzędu należą wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym, niezastrzeżone w niniejszej ustawie, innych ustawach oraz umowach międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu lub innych organów administracji publicznej.

1a. Przepis ust. 1 nie narusza uprawnień EASA w zakresie określonym w rozporządzeniu nr 2018/1139/UE.

2. Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy wykonywanie funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego, określonych w ustawie i w ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r. o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (Dz. U. poz. 1715), oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych, w tym związanych z regulacją rynku usług lotniczych, a w szczególności:

1) inicjowanie przedsięwzięć w zakresie polityki lotnictwa cywilnego oraz przygotowywanie wniosków i wdrażanie postanowień służących realizacji rządowych programów dotyczących sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, o których mowa w art. 16 ust. 3;

2) wydawanie decyzji administracyjnych w sprawach określonych w ustawie i w ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r. o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną;

3) nadzorowanie i kontrolowanie przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego i lotniczej działalności gospodarczej;

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

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;

5) sprawowanie nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych;

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

6) sprawdzanie zdatności sprzętu lotniczego do lotów;

7) sprawdzanie kwalifikacji personelu lotniczego i kierowców pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska;

8)[14)] prowadzenie rejestrów: statków powietrznych, lotnisk, lotniczych urządzeń naziemnych, personelu lotniczego, operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, podmiotów szkolących oraz ewidencji lądowisk;

9) nadzorowanie i organizowanie działalności organu powołanego na podstawie art. 121 ust. 4;

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

11) współpraca z organami administracji lotniczej i nadzoru lotniczego państw obcych;

12) współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie lotnictwa cywilnego;

13) współpraca z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i innymi organizacjami międzynarodowymi lotnictwa cywilnego;

14) (uchylony)

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

a) gromadzenie, ocena, przetwarzanie i przechowywanie w komputerowej bazie danych, zwanej dalej „bazą danych”, oraz ochrona i rozpowszechnianie informacji o zdarzeniach lotniczych,

b) badanie i ocena stanu bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym,

c) wydawanie zaleceń profilaktycznych,

14) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 3 lit. a tiret pierwsze ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

d) wymiana danych oraz udostępnianie właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej i Komisji Europejskiej, na podstawie zgłaszanych zdarzeń, z zachowaniem zasady poufności, informacji dotyczących bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym,

e) nadzór nad wdrażaniem w podmiotach prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego zasady *just culture*, o której mowa w art. 2 pkt 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 24.04.2014, str. 18);

16) wydawanie wytycznych i instrukcji związanych ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego;

17) zatwierdzanie granicy części lotniczej lotniska;

18) współpraca z Komisją oraz podejmowanie niezbędnych działań związanych z jej zaleceniami zapobiegawczymi;

19) inicjowanie projektów międzynarodowych umów lotniczych i ich zmian oraz udział w ich przygotowaniu i negocjowaniu;

20) inicjowanie projektów aktów prawnych z zakresu lotnictwa cywilnego i ich zmian oraz udział w ich przygotowaniu;

21) opracowywanie i przedkładanie Radzie Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego do zaopiniowania Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego oraz nadzór bezpośredni nad jego realizacją;

22) zatwierdzanie programów ochrony lotnisk oraz programów ochrony przedsiębiorstw prowadzonych przez podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie lotnictwa cywilnego oraz nadzorowanie realizacji tych programów;

23) sprawowanie nadzoru w zakresie lotnictwa cywilnego nad działalnością służb ochrony lotnisk;

24) opracowywanie i przedkładanie Radzie Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego do zaopiniowania Krajowego Programu Ułatwień w Zakresie Lotnictwa Cywilnego oraz nadzór bezpośredni nad jego realizacją;

25) nadzorowanie prowadzenia przez zarządzających lotniskami ewidencji, o której mowa w art. 68 ust. 2 pkt 8, oraz analizowanie uzyskanych danych dla potrzeb związanych z działalnością Prezesa Urzędu;

26) nadzorowanie organizacji badań lotniczo-lekarskich;

27)[15] przetwarzanie danych osobowych, w tym także danych medycznych oraz danych dotyczących skazań, orzeczeń o ukaraniu i mandatów karnych oraz danych osobowych przetwarzanych w systemach teleinformatycznych, o których mowa w art. 3b ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1267), wyłącznie dla potrzeb rejestrów i postępowań określonych w ustawie oraz w ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r. o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych;

28) uzgadnianie projektów planów ogólnych gmin, projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i projektów decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu oraz opiniowanie projektów planów zagospodarowania przestrzennego województwa, w zakresie przewidzianym w ustawie;

29)[16] wykonywanie zadań określonych w art. 18 lit. a–e, g–k oraz m rozporządzenia nr 2019/947/UE;

30)[16] autoryzacja jednostek oceniających zgodność systemów bezzałogowych statków powietrznych na zasadach określonych w ustawie z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2025 r. poz. 568) oraz notyfikowanie tych jednostek Komisji Europejskiej oraz innym państwom członkowskim Unii Europejskiej na zasadach określonych w sekcji 4 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.[17]), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/945/UE".

2a.[18] 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, innych organów administracji publicznej lub Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

---

15) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 3 lit. a tiret drugie ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

16) Dodany przez art. 1 pkt 3 lit. a tiret trzecie ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

17) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7, Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 2024/1108 z 23.05.2024.

18) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 3 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

2b. W zakresie objętym rozporządzeniem nr 2018/1139/UE oraz rozporządzeniami delegowanymi lub wykonawczymi do niego, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, rozstrzyga o odstępstwach od istotnych wymagań ustanowionych w tych rozporządzeniach, na warunkach określonych w art. 71 rozporządzenia nr 2018/1139/UE.

2c. W sprawach, o których mowa w ust. 2b, Prezes Urzędu może, zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572 oraz z 2025 r. poz. 769), zawiadomić o decyzjach i innych czynnościach podjętych w toku postępowania w drodze obwieszczenia lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Prezesa Urzędu.

2d. W zakresie, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1), Prezes Urzędu, z urzędu albo na wniosek zainteresowanego podmiotu, w drodze decyzji administracyjnej, zwalnia z przestrzegania szczegółowych wymogów tego rozporządzenia.

2e. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zatwierdza indywidualne programy określania czasu lotu odbiegające od obowiązujących specyfikacji certyfikacyjnych wydanych przez EASA zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 76 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139/UE.

2f.[19)] Prezes Urzędu wykonuje zadania określone w ustawie z dnia 26 kwietnia 2024 r. o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze (Dz. U. poz. 731).

2g.[20)] Na potrzeby wykonywania przez Prezesa Urzędu zadań, o których mowa w art. 18 lit. a–e, g–k oraz m rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz wykonywania przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej zadań, o których mowa w art. 18 lit. f oraz l rozporządzenia nr 2019/947/UE, ustanawia się mechanizm koordynacji między Prezesem Urzędu a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej polegający na obowiązku współdziałania przy wykonywaniu tych zadań.

2h.[20)] Na potrzeby mechanizmu koordynacji Prezes Urzędu oraz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zawierają porozumienie, które określa co najmniej:

1) sposób udostępniania i wymiany informacji wytworzonych lub posiadanych przez jedną ze stron porozumienia w związku z wykonywaniem zadań, w tym informacji podlegających ujawnieniu w rejestrach prowadzonych przez Prezesa Urzędu;

2) sposób współdziałania stron porozumienia przy wykonywaniu zadań przez strony porozumienia, w tym sposób współdziałania przy wykonywaniu przez Prezesa Urzędu zadań określonych w ust. 2 pkt 8 w zakresie prowadzenia rejestru statków powietrznych, w obszarze systemów bezzałogowych statków powietrznych, rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz czynności określonych w przepisach działu VIa.

2i.[20)] Porozumienie, o którym mowa w ust. 2h, jest zatwierdzane przez ministra właściwego do spraw transportu.

2j.[20)] Jeżeli współdziałanie, o którym mowa w ust. 2g, polega na realizowaniu przez Prezesa Urzędu zadań lub kompetencji wynikających z przepisów ustawy przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanego dalej „systemem teleinformatycznym BSP", do którego autorskie prawa majątkowe w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 24) przysługują Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej nieodpłatnie udziela dostępu do systemu Prezesowi Urzędu w granicach uzasadnionych celem realizacji jego zadań oraz kompetencji wynikających z przepisów ustawy.

2k.[20)] Sposób korzystania przez Prezesa Urzędu z systemu teleinformatycznego BSP, w tym pola eksploatacji, do których dostęp ma Prezes Urzędu, określa porozumienie, o którym mowa w ust. 2h.

2l.[20)] Jeżeli współdziałanie, o którym mowa w ust. 2g, polega na prowadzeniu rejestrów i postępowań określonych w ustawie przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego BSP, w wyniku których dochodzi do przetwarzania danych osobowych, Prezesa Urzędu oraz Polską Agencję Żeglugi Powietrznej uznaje się za odrębnych administratorów w rozumieniu art. 4 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016,

---

19) Dodany przez art. 77 ustawy z dnia 26 kwietnia 2024 r. o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze (Dz. U. poz. 731), która weszła w życie z dniem 28 czerwca 2025 r.

20) Dodany przez art. 1 pkt 3 lit. c ustawy, o której mowa w odnośniku 2; weszła w życie z dniem 13 lutego 2025 r.

str. 1, z późn. zm.[21]), zwanego dalej „rozporządzeniem 2016/679”, na potrzeby wykonywania przez Prezesa Urzędu zadań, o których mowa w art. 18 lit. a–e, g–k oraz m rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz wykonywania przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej zadań, o których mowa w art. 18 lit. f oraz l rozporządzenia nr 2019/947/UE.

3. Prezes Urzędu składa ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne sprawozdanie z działalności.

Art. 21a. 1. Wnioski o dokonanie czynności, o których mowa w art. 145a ust. 1, art. 191 ust. 5 i art. 193 ust. 1 i 2, przedstawiane Prezesowi Urzędu dokumenty, o których mowa w art. 201a ust. 1 i 2, a także zawiadomienie Prezesa Urzędu, o którym mowa w art. 196b ust. 1, mogą być składane w języku angielskim.

2. Dokumenty:

1) dołączane w sprawach, o których mowa w ust. 1, art. 21 ust. 2b, art. 49, art. 52 ust. 2, art. 53 ust. 2, art. 53a ust. 1, art. 96 ust. 1 i art. 161 ust. 1,

2) określone w art. 37 ust. 3, art. 192a ust. 2 pkt 1 i art. 195 ust. 1 pkt 2

– mogą być składane w języku angielskim.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 2, na żądanie Prezesa Urzędu podmiot przedkłada tłumaczenie wniosku, dokumentu lub zawiadomienia na język polski.

4. Wnioski o dokonanie czynności, o których mowa w art. 193 ust. 1 i 2, dokumenty, o których mowa w art. 201a ust. 1 i 2, a także zawiadomienie Prezesa Urzędu, o którym mowa w art. 196b ust. 1, mogą być kopiami.

5. Dokumenty:

1) dołączane w sprawach, o których mowa w ust. 1, oraz w art. 21 ust. 2b,

2) określone w art. 192a ust. 2 pkt 1 oraz w art. 195 ust. 1 pkt 2,

3) określone w przepisach wydanych na podstawie art. 202

– mogą być kopiami.

Art. 21b. 1.[22] W związku z przetwarzaniem przez Prezesa Urzędu danych osobowych uzyskanych w toku prowadzenia postępowań, o których mowa w ustawie oraz w ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r. o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, prawo, o którym mowa w art. 15 ust. 1 lit. g rozporządzenia 2016/679, przysługuje w zakresie, w jakim nie wpływa ono na ochronę praw i wolności osób, od których te dane pozyskano.

2. Prezes Urzędu informuje o ograniczeniu, o którym mowa w ust. 1, przy pierwszej czynności skierowanej do osoby, której dane dotyczą, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej.

3. Okres przechowywania danych osobowych przetwarzanych w toku postępowań, o których mowa w ustawie i w ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r. o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, ustala się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2020 r. poz. 164 oraz z 2025 r. poz. 1173).

4. Dane osobowe, o których mowa w ust. 3, podlegają zabezpieczeniom zapobiegającym nadużyciom lub niezgodnemu z prawem dostępowi lub przekazywaniu polegającym co najmniej na:

1) dopuszczeniu do przetwarzania danych osobowych wyłącznie osób posiadających pisemne upoważnienie wydane przez administratora danych;

2) pisemnym zobowiązaniu osób upoważnionych do przetwarzania danych osobowych do zachowania ich w tajemnicy.

Art. 22. 1. Prezes Urzędu wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Urzędem”, który jest państwową jednostką budżetową. Urząd działa w oparciu o struktury terenowe.

2. Prezes Rady Ministrów, w drodze zarządzenia, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, nadaje Urzędowi statut, określający w szczególności jego organizację wewnętrzną oraz rozmieszczenie i zadania jego delegatur i innych jednostek terenowych.

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

---

[21] Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 04.03.2021, str. 35.

[22] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 4 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

4. Podmiot, o którym mowa w ust. 3, wnioskujący o upoważnienie może odwołać się do ministra właściwego do spraw transportu, jeżeli Prezes Urzędu odmówił udzielenia upoważnienia. Decyzja ministra właściwego do spraw transportu jest ostateczna.

5. W celu wykonania udzielonego upoważnienia Prezes Urzędu zawiera z podmiotem porozumienie, określające w szczególności zakres tego upoważnienia, tryb nadzoru nad wykonywaniem zleconych czynności oraz sposób ich wykonywania i finansowania. Tekst porozumienia jest ogłaszany w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

6. W zakresie udzielonego upoważnienia podmiot upoważniony wydaje w imieniu Prezesa Urzędu decyzje administracyjne niezbędne dla wykonywania przekazanych czynności.

7. Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad działalnością podmiotów upoważnionych, w tym rozpatruje wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy w przypadku decyzji wydanych przez podmioty upoważnione.

8. Upoważnienie, o którym mowa w ust. 3, może dotyczyć w szczególności następujących czynności:

1) dotyczących nadzoru nad statkami powietrznymi, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2, w tym związanych z prowadzeniem ewidencji statków powietrznych;

2) związanych ze zdatnością do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej, o której mowa w art. 53a;

3) związanych ze świadectwami kwalifikacji, o których mowa w art. 95;

4) związanych z nadzorem nad szkoleniem personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania świadectw kwalifikacji oraz wpisywanych do nich uprawnień;

5) związanych z lądowiskami, w tym prowadzeniem ewidencji lądowisk;

6) związanych z kontrolą ochrony lotnictwa cywilnego.

9. Przed upoważnieniem podmiotu, o którym mowa w ust. 3, do wykonywania czynności nadzoru i kontroli w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego Prezes Urzędu przeprowadza rozszerzone sprawdzenie przeszłości, o którym mowa w pkt 11.1.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 299 z 14.11.2015, str. 1, z późn. zm.[23)]), zwane dalej „rozszerzonym sprawdzeniem przeszłości”, w stosunku do osoby ubiegającej się o upoważnienie albo osoby mającej wykonywać czynności nadzoru i kontroli w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego na rzecz organu albo wyspecjalizowanej jednostki organizacyjnej ubiegającej się o takie upoważnienie.

10. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowy zakres czynności, które 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;

2) procedurę wyboru podmiotów upoważnionych uwzględniając przejrzystość jej przeprowadzania oraz stosowanie w niej obiektywnych i niedyskryminacyjnych kryteriów;

3) szczegółowe wymogi dotyczące porozumienia pomiędzy Prezesem Urzędu a podmiotem upoważnionym, mając na uwadze zapewnienie sprawności realizacji czynności, o których mowa w ust. 3;

4) szczegółowe wymogi, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione, mając na względzie rodzaj czynności będących przedmiotem upoważnienia oraz uwzględniając konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego i technicznego przy wykonywaniu powierzonych czynności.

Art. 22a. (uchylony)

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.

[23)] Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 334 z 22.12.2015, str. 5, Dz. Urz. UE L 165 z 23.06.2016, str. 23, Dz. Urz. UE L 122 z 13.05.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 125 z 18.05.2017, str. 3, Dz. Urz. UE L 10 z 13.01.2018, str. 5, Dz. Urz. UE L 21 z 24.01.2019, str. 13, Dz. Urz. UE L 73 z 15.03.2019, str. 98, Dz. Urz. UE L 246 z 26.09.2019, str. 15, Dz. Urz. UE L 21 z 27.01.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 208 z 01.07.2020, str. 43 oraz Dz. Urz. UE L 58 z 19.02.2021, str. 23.

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

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.

Art. 23. 1. Prezes Urzędu wydaje Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. W dzienniku urzędowym ogłasza się w szczególności:

1) przepisy międzynarodowe, o których mowa w art. 3 ust. 5;
2) wytyczne i instrukcje związane ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, o których mowa w art. 21 ust. 2 pkt 16;
3) uchwały i opinie Rady;
4) opłaty, o których mowa w art. 77h ust. 1 oraz art. 130;
5) ogłoszenia, obwieszczenia i komunikaty.

Art. 24. 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.

2. Prezes Urzędu nadzoruje działalność Naczelnego Lekarza w zakresie zgodności stosowanych procedur i trybu postępowania przy orzekaniu z wymaganiami określonymi przez prawo lotnicze, przepisy międzynarodowe oraz przepisy prawa Unii Europejskiej w zakresie medycyny lotniczej.

3. (uchylony)

4. (uchylony)

Art. 25. (uchylony)

Art. 26. (uchylony)

Rozdział 2a

Opłata lotnicza i wpłata lotnicza

Art. 26a. 1. Opłacie lotniczej podlegają:

1) czynności wykonywane przez Prezesa Urzędu w związku z wydawaniem uprawnień wynikających z zezwoleń, promes, certyfikatów, świadectw, zaświadczeń, licencji oraz innych dokumentów określonych w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych,
2) sprawowanie nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej,
3) sprawowanie nadzoru nad podmiotami posiadającymi certyfikat, innymi niż określone w pkt 2, w tym w zakresie działalności wykonywanej poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
3a) sprawowanie nadzoru nad podmiotami posiadającymi wykaz zatwierdzeń szczególnych, zgłaszającymi wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych, zgłaszającymi wykonywanie operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym, posiadającymi zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka lub posiadającymi zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych,

3b)[24] sprawowanie nadzoru nad:

a) operatorami systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy:

– złożyli oświadczenie, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub oświadczenie o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym,

– posiadają zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE,

– posiadają zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE,

– posiadają certyfikat operatora lekkich systemów bezzałogowych statków powietrznych w rozumieniu art. 2 pkt 9 rozporządzenia nr 2019/947/UE (certyfikat LUC),

– wykonują operacje w kategorii „certyfikowanej", o której mowa w art. 6 rozporządzenia nr 2019/947/UE,

– posiadają uprawnienie do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 2,

b) wyznaczonymi podmiotami, o których mowa w art. 156n ust. 1,

c) uznanymi podmiotami, o których mowa w art. 156o ust. 1 pkt 1,

4) wydawane przez Prezesa Urzędu koncesje, zezwolenia, promesy, licencje, świadectwa, upoważnienia, zaświadczenia i inne dokumenty określone w Prawie lotniczym i w jego przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych,

5) przeprowadzane przez Prezesa Urzędu egzaminy,

6) sprawowanie nadzoru nad budową w pojedynczym egzemplarzu lotni, paralotni, spadochronu, motolotni lub ultralekkiego statku powietrznego

– chyba, że są objęte obowiązkiem opłaty pobieranej przez EASA albo uiszczenia wpłaty, o której mowa w art. 26d.

2. Stawki opłat, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 6 do ustawy, z zastrzeżeniem art. 26i.

3. Wysokość stawek opłat, o których mowa w ust. 2, podlega waloryzacji w każdym roku o średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w poprzednim roku kalendarzowym, ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. W przypadku gdy wskaźnik ten ma wartość ujemną, stawki opłat nie ulegają zmianie.

4. Na podstawie wskaźnika, o którym mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski", w terminie do dnia 15 lutego danego roku, w drodze obwieszczenia, stawki, o których mowa w ust. 2, zaokrąglając je w górę do pełnych złotych.

5. Za czynności urzędowe, o których mowa w tabeli nr 1 część III podczęść 3.3 ust. 1 pkt 7, ust. 2 pkt 1, ust. 4 pkt 2 lit. d oraz podczęść 3.13 ust. 34 pkt 5 załącznika nr 6 do ustawy, Prezes Urzędu ustala, w drodze decyzji administracyjnej, wysokość opłaty lotniczej, biorąc pod uwagę rodzaj sprzętu lotniczego oraz lotniska będącego przedmiotem dokonywanej czynności urzędowej lub stopień skomplikowania czynności urzędowej.

6. Opłaty lotnicze za czynności określone w:

1) ust. 1 pkt 1, 4–6 – są pobierane od podmiotów występujących o dokonanie czynności lub wydanie dokumentów wymienionych w tych przepisach albo przystępujących do egzaminów, albo podmiotów, których czynność dotyczy;

2) ust. 1 pkt 2 – są pobierane od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;

3) ust. 1 pkt 3 – są pobierane od podmiotów, które uzyskały certyfikat;

4) ust. 1 pkt 3a – są pobierane od podmiotów posiadających wykaz zatwierdzeń szczególnych, zgłaszających wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych, zgłaszających wykonywanie operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym, posiadających zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka lub posiadających zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych;

5)[25] ust. 1 pkt 3b – są pobierane od:

a) operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy:

– złożyli oświadczenie, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub oświadczenie o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym,

[24] Dodany przez art. 1 pkt 5 lit. a ustawy, o której mowa w odnośniku 2.
[25] Dodany przez art. 1 pkt 5 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

– posiadają zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE,

– posiadają zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE,

– posiadają certyfikat LUC,

– wykonują operacje w kategorii „certyfikowanej", o której mowa w art. 6 rozporządzenia nr 2019/947/UE,

– posiadają uprawnienie do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 2,

b) wyznaczonych podmiotów, o których mowa w art. 156n ust. 1,

c) uznanych podmiotów, o których mowa w art. 156o ust. 1 pkt 1.

7. Nie pobiera się opłat lotniczych od pracowników Urzędu, w przypadku gdy uzyskiwane przez nich kwalifikacje lub uprawnienia do wykonywania czynności lotniczych są niezbędne do realizowania przez nich zadań na zajmowanym stanowisku. Przepis ten stosuje się także do członków Komisji.

7a. Nie pobiera się opłat lotniczych od funkcjonariuszy i pracowników Straży Granicznej, w przypadku gdy uzyskiwane przez nich kwalifikacje lub uprawnienia, związane z uzyskaniem certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa, są niezbędne do wykonywania czynności nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa, o których mowa w art. 186b ust. 3.

8.[26)] Przepis ust. 7 stosuje się w zakresie czynności urzędowych związanych z wydawaniem uprawnień wynikających z licencji, o których mowa w art. 94 ust. 6 i 7, świadectw kwalifikacji, o których mowa w art. 95 ust. 2, wydawaniem certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 2, oraz wydawaniem certyfikatu wiedzy teoretycznej i potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego, o których mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3.

Art. 26b. 1. Prezes Urzędu określa, na zasadzie wzajemności, z wyjątkiem przewoźników lotniczych pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej oraz państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w stosunku do obcego przewoźnika lotniczego opłatę lotniczą za zezwolenia na wykonywanie przewozu lotniczego w wysokości stawki zerowej, w przypadku gdy odpowiednie przepisy w państwie ustanowienia tego przewoźnika taką opłatę przewidują, a polscy przewoźnicy nie są zobowiązani do jej uiszczenia.

2. Do ulgi w opłatach lotniczych za egzaminy przeprowadzane przez Prezesa Urzędu są uprawnieni:

1) osoby, które nie ukończyły 21 lat – ulga w wysokości 25 % stawki opłaty lotniczej;

2) osoby uczące się, które nie ukończyły 25 lat – ulga w wysokości 50 % stawki opłaty lotniczej;

3) żołnierze odbywający obowiązkową zasadniczą służbę wojskową – ulga w wysokości 50 % stawki opłaty lotniczej;

4) osoby niepełnosprawne – ulga w wysokości 50 % stawki opłaty lotniczej.

Art. 26c. Wysokość opłaty lotniczej za czynności urzędowe polegające na wydaniu licencji lub świadectwa kwalifikacji po raz pierwszy w sytuacji, gdy licencję lub świadectwo kwalifikacji wydaje się z co najmniej jednym uprawnieniem, kategorią lub podkategorią, stanowi wyłącznie równowartość opłaty przewidzianej za wydanie danej licencji lub świadectwa kwalifikacji, niepowiększoną dodatkowo o opłatę lotniczą za uprawnienie, kategorię lub podkategorię, które muszą być wpisane do licencji lub świadectwa kwalifikacji.

Art. 26d. 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, która w podstawie kosztowej opłat pobieranych za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, o których mowa w art. 130, uwzględnia zgodnie z przepisami Unii Europejskiej określającymi schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, także koszty ponoszone przez odpowiednie władze krajowe związane z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, uiszcza wpłatę z tytułu kosztów realizowania przez Prezesa Urzędu zadań państwowej władzy nadzorującej związanych z zapewnianiem tych służb, zwaną dalej „wpłatą lotniczą".

2. Wpłatę lotniczą ustala się jako koszty określone w art. 6 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającego wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013, str. 31).

3. Wpłatę lotniczą uiszcza się corocznie w 12 miesięcznych równych ratach na rachunek bankowy Urzędu.

4. Raty, o których mowa w ust. 3, uiszcza się w terminie do 5. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu kalendarzowym, którego rata dotyczy, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6.

5. Ratę za ostatni miesiąc danego roku kalendarzowego uiszcza się do dnia 20 grudnia tego roku.

[26)] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 5 lit. c ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

6. Raty należne za okres od dnia 1 stycznia danego roku do ostatniego dnia miesiąca, w którym weszło w życie rozporządzenie wydane na podstawie ust. 7, wpłaca się w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie tego rozporządzenia.

7. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określa, w drodze rozporządzenia, wysokość wpłaty lotniczej, o której mowa w ust. 1, uwzględniając w szczególności nakład pracy i koszty realizacji zadań przez Prezesa Urzędu przy wykonywaniu nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej.

Art. 26e. 1. Opłatę lotniczą za czynności urzędowe, o których mowa w art. 26a ust. 1 pkt 1, 4 i 5, wnosi się z chwilą złożenia wniosku o dokonanie czynności urzędowej.

2. (uchylony)

3. Opłatę lotniczą za czynności urzędowe związane z wydaniem zezwolenia ogólnego lub zezwolenia pojedynczego na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach przewoźnikowi z państwa trzeciego na wykonywanie przewozów do lub z Rzeczypospolitej Polskiej wnosi się tylko za pierwsze wydanie przewoźnikowi jednego z tych dokumentów w danym sezonie rozkładowym.

4. W przypadku udzielenia przewoźnikowi lotniczemu zarówno zezwolenia ogólnego, jak i pojedynczego, o których mowa w ust. 3, opłatę lotniczą wnosi się tylko za to zezwolenie, które zostało wydane jako pierwsze.

Art. 26f. Opłata lotnicza za sprawowanie bieżącego nadzoru pokrywa, w szczególności koszty związane z przeprowadzaniem okresowych i doraźnych kontroli mających na celu w szczególności utrzymanie ważności certyfikatu.

Art. 26g. 1. Opłatę lotniczą, za sprawowanie bieżącego nadzoru, o której mowa w art. 26a ust. 1 pkt 2 i 3, za pierwszy rok posiadania certyfikatu, wnosi się w 12 miesiącu posiadania certyfikatu, najpóźniej do 30. dnia tego miesiąca.

2. Opłatę, o której mowa w ust. 1, za każdy następny rok posiadania certyfikatu, wnosi się po upływie kolejnych 12 miesięcy liczonych od dnia uiszczenia tej opłaty za poprzedni rok sprawowania bieżącego nadzoru, nie później niż do 30. dnia tego miesiąca, w którym przypada płatność.

3. W przypadku wydania certyfikatu na okres krótszy niż 12 miesięcy opłatę, o której mowa w ust. 1, wnosi się najpóźniej do 30. dnia ostatniego pełnego miesiąca ważności certyfikatu, w wysokości proporcjonalnej do liczby pełnych miesięcy kalendarzowych, na jakie certyfikat został wydany.

4. W przypadku cofnięcia certyfikatu lub zawieszenia prowadzonej działalności przez podmiot, opłatę, o której mowa w ust. 1, wnosi się najpóźniej do 10. dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym nastąpiło cofnięcie certyfikatu lub zawieszenie prowadzonej działalności przez podmiot, w wysokości proporcjonalnej do liczby pełnych miesięcy kalendarzowych, za jakie był sprawowany nadzór bieżący nad posiadaczem certyfikatu.

5. W przypadku zawieszenia certyfikatu uiszczona opłata, o której mowa w ust. 1, nie podlega zwrotowi.

6. Przepisy ust. 1–4 stosuje się odpowiednio do rocznej opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad:

1) budową w pojedynczym egzemplarzu lotni, paralotni, spadochronu, motolotni lub ultralekkiego statku powietrznego;

2) podmiotami posiadającymi wykaz zatwierdzeń szczególnych, zgłaszającymi wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych, zgłaszającymi wykonywanie operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym, posiadającymi zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka lub posiadającymi zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych;

3)[27] podmiotami wymienionymi w art. 26a ust. 1 pkt 3b.

Art. 26h. 1. Opłatę lotniczą za czynności urzędowe wykonywane na wniosek uiszcza się bez względu na ich wynik.

2. Jeżeli wnioskowana czynność urzędowa, o której mowa w ust. 1, nie odbędzie się lub zostanie przerwana z przyczyn, za które odpowiedzialny jest wnioskodawca, zobowiązany jest on do zwrotu kosztów poniesionych przez Urząd.

3. Nie pobiera się opłaty lotniczej za czynności urzędowe wykonane w wyniku postępowania wszczętego z urzędu.

Art. 26i. 1. W przypadku wystąpienia podczas dokonywania czynności urzędowych, o których mowa w art. 26a ust. 1 pkt 1, 4–6, dodatkowych kosztów postępowania opłata lotnicza ulega zwiększeniu o sumę kosztów dodatkowych. Prezes Urzędu informuje niezwłocznie wnioskodawcę o możliwości powstania podczas dokonywania czynności urzędowej dodatkowych kosztów postępowania oraz o szacowanej wysokości tych kosztów. W terminie 7 dni wnioskodawca informuje Prezesa Urzędu o akceptacji tych kosztów. W przypadku braku akceptacji uznaje się, że wnioskodawca cofnął wniosek.

[27] Dodany przez art. 1 pkt 6 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

2. Za koszty dodatkowe, o których mowa w ust. 1, uważa się dodatkowe wydatki bezpośrednio związane z daną czynnością urzędową, poniesione przez Urząd w szczególności z tytułu:

1) kosztów wynagrodzenia powołanych ekspertów lub biegłych;

2) kosztów gromadzenia dowodów, przeprowadzania specjalistycznych badań i ekspertyz naukowych;

3) obejmowania nadzorem nowego typu statku powietrznego, w tym koszty niezbędnych szkoleń w tym zakresie;

4) niezbędnych zagranicznych podróży służbowych pracowników Urzędu określone zgodnie z odrębnymi przepisami;

5) koszty prac zleconych przez Prezesa Urzędu innym jednostkom organizacyjnym i instytucjom.

3. Prezes Urzędu, po zakończeniu przeprowadzania wnioskowanej czynności urzędowej, informuje wnioskodawcę na piśmie o powstaniu dodatkowych kosztów postępowania oraz ich kwocie.

4. W przypadku cofnięcia wniosku o dokonanie czynności urzędowej wiążącej się z powstaniem kosztów dodatkowych w trakcie jej trwania, wnioskodawca obowiązany jest do uiszczenia kosztów odpowiadających poniesionym przez Urząd wydatkom. Ust. 3 stosuje się odpowiednio.

Art. 26j. 1. Obowiązek zwrotu przez wnioskodawcę kosztów dodatkowych, o których mowa w art. 26i, powstaje z chwilą doręczenia przez Prezesa Urzędu dokumentu obciążającego wnioskodawcę powstałymi kosztami dodatkowymi.

2. Wpłatę z tytułu zwrotu kosztów dodatkowych wnosi się w terminie 30 dni od dnia powstania obowiązku zwrotu tych kosztów.

Art. 26k. 1. Opłatę lotniczą oraz wpłatę z tytułu zwrotu kosztów dodatkowych, o której mowa w art. 26j ust. 2, wnosi się na rachunek bankowy Urzędu lub poprzez wpłatę do kasy Urzędu.

2. Uiszczając opłatę wnioskodawca lub podmiot nadzorowany wskazuje rodzaj czynności, za które wnosi opłatę, a w przypadku wpłaty z tytułu zwrotu kosztów dodatkowych – numer dokumentu obciążającego go tymi kosztami.

Art. 26l. 1. Opłata lotnicza na wniosek podlega zwrotowi w przypadku, gdy została pobrana nienależnie lub w wysokości wyższej od należnej. W przypadku pobrania opłaty wyższej od należnej zwrotowi podlega kwota pobrana nienależnie.

2. Nie jest opłatą pobraną nienależnie opłata wniesiona za czynność urzędową polegającą na wydaniu dokumentu, jeśli strona nie przyjęła prawidłowo sporządzonego dokumentu. W przypadku nieprzyjęcia prawidłowo sporządzonego dokumentu opłata lotnicza nie podlega zwrotowi.

3. Zwrot opłaty nie przysługuje, jeżeli zachodzi konieczność powtórzenia czynności urzędowej w całości lub w części.

Art. 26m. 1. Ściągnięcie należności z tytułu opłat lotniczych oraz wpłaty lotniczej następuje na podstawie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2025 r. poz. 132 i 620) w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.

2. Opłaty lotnicze oraz wpłata lotnicza stanowią dochód budżetu państwa.

3. W zakresie nieuregulowanym w ustawie do opłat lotniczych i wpłaty lotniczej, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2025 r. poz. 111, z późn. zm.[28)]). Uprawnienia organów podatkowych określone w tych przepisach przysługują Prezesowi Urzędu.

Art. 26n. Przepisy art. 26b–26m stosuje się do pobierania opłat lotniczych za czynności urzędowe dokonywane przez podmioty upoważnione przez Prezesa Urzędu na podstawie art. 22 ust. 3 niniejszej ustawy lub art. 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

Rozdział 3

Kontrola i postępowanie pokontrolne

Art. 27. 1. Prezes Urzędu kontroluje przestrzeganie przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.

2. Kontroli podlegają:

1) podmioty prowadzące działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, użytkownicy statków powietrznych oraz użytkownicy cywilnych statków powietrznych niewpisanych do rejestru statków powietrznych;

2) zarządzający lotniskami;

3) członkowie personelu lotniczego i pokładowego;

28) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 497, 621, 622, 769, 820, 1203 i 1235.

4)[29] członkowie personelu odpowiedzialni za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w pkt 4 dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2a. Kontrole, o których mowa w ust. 2, mogą być niezapowiedziane.

3. Pracownikom Urzędu oraz innym osobom upoważnionym do przeprowadzenia kontroli przysługuje prawo:

1) wstępu do obiektów i nieruchomości, pomieszczeń oraz miejsc operacji lotniczych lub środków transportu kontrolowanej jednostki organizacyjnej;

2) przeprowadzania oględzin statku powietrznego, lotniska albo urządzenia znajdującego się w granicach lotniska lub wykorzystywanego do działalności lotniczej;

3) dostępu do materiałów, dokumentów oraz innych danych niezbędnych do przeprowadzenia kontroli, a także sporządzania ich kopii lub pobierania wyciągów;

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

5) (uchylony)

6) (uchylony)

7) wstępu na podkład statku powietrznego i pozostawania w nim podczas operacji lotniczych;

8) żądania ustnych wyjaśnień na miejscu kontroli.

3a. W trakcie wykonywanej kontroli Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, dokonać:

1) zabezpieczenia statku powietrznego, w celu niedopuszczenia do jego używania, jeżeli:

   a) statek ten znajduje się w nieodpowiednim stanie technicznym, jest używany przez osoby nieuprawnione lub w przypadku gdy stwierdzono naruszenie zasad bezpiecznego użytkowania statków powietrznych,

   b) statek ten zagrożony jest aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, zwanym dalej „aktem bezprawnej ingerencji”,

   c) nie okazano dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub stwierdzającego opłacenie składki tego ubezpieczenia – jeżeli obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynika z przepisów dotyczących ubezpieczeń w odniesieniu do przewoźników lotniczych i użytkowników statków powietrznych;

2) zabezpieczenia lub przyjęcia do depozytu lotniczego urządzenia naziemnego, o którym mowa w art. 86, znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione – w celu niedopuszczenia do jego używania;

2a)[30] zabezpieczenia lub przyjęcia do depozytu, w celu niedopuszczenia do jego używania, systemu bezzałogowego statku powietrznego znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione, lub używanego z naruszeniem zasad bezpiecznego użytkowania;

3) wstrzymania lub ograniczenia eksploatacji lotniska albo lądowiska lub ich części, jeżeli dalsza ich eksploatacja zagraża życiu lub zdrowiu ludzi albo zagraża bezpieczeństwu działalności lotniczej lub porządkowi publicznemu;

4) wstrzymania lub ograniczenia prowadzonej działalności szkoleniowej wykonywanej w ramach certyfikowanej organizacji szkolenia w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości poziomu 1, o której mowa w ARA.GEN.350 lit. b załącznika VI do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.), do czasu podjęcia przez tę organizację skutecznych działań naprawczych;

4a)[31] wstrzymania lub ograniczenia działalności wykonywanej przez podmiot w ramach wyznaczenia, o którym mowa w art. 156n ust. 1, uznania, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 1, albo uprawnienia, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 2, do czasu podjęcia przez ten podmiot skutecznych działań naprawczych;

---

[29] Dodany przez art. 1 pkt 7 lit. a ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

[30] Dodany przez art. 1 pkt 7 lit. b tiret pierwsze ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

[31] Dodany przez art. 1 pkt 7 lit. b tiret drugie ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

5) wstrzymania lub ograniczenia prowadzonej działalności w ramach certyfikatu przewoźnika lotniczego, organizacji zgłaszających działalność oraz operacji specjalistycznych w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości poziomu 1, o której mowa w ARO.GEN.350 lit. b załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. zm.), do czasu podjęcia przez podmiot skutecznych działań naprawczych;

6)[32] wstrzymania lub ograniczenia prowadzonej działalności w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w ramach:

a) zezwolenia na operację albo

b) certyfikatu LUC oraz oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub oświadczenia o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym

– do czasu podjęcia przez podmiot skutecznych działań naprawczych.

3b. Decyzji, o której mowa w ust. 3a, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

4. Przepisy ust. 1 i 2 nie naruszają uprawnień kontrolnych przysługujących EASA. Przepisy ust. 3 stosuje się odpowiednio do pracowników EASA.

5.[33] Czynności kontrolne przeprowadza się po doręczeniu upoważnienia do przeprowadzenia kontroli wydanego przez Prezesa Urzędu oraz po okazaniu, w celu ustalenia tożsamości:

1) legitymacji służbowej – w przypadku pracownika Urzędu;

2) dowodu tożsamości – w przypadku osoby niebędącej pracownikiem Urzędu.

6. Prezes Urzędu może w formie pisemnej upoważnić pracowników Urzędu do wydawania, w jego imieniu, upoważnień, o których mowa w ust. 5.

7.[34] Kontrole niezapowiedziane statków powietrznych i ich załóg, systemów bezzałogowych statków powietrznych i ich operatorów oraz lotnisk przeprowadza się po okazaniu upoważnienia do przeprowadzenia kontroli wydanego przez Prezesa Urzędu oraz po okazaniu, w celu ustalenia tożsamości:

1) legitymacji służbowej – w przypadku pracownika Urzędu;

2) dowodu tożsamości – w przypadku osoby niebędącej pracownikiem Urzędu.

8. Wystąpienie z żądaniem, o którym mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, nie wpływa na przebieg i wynik kontroli prowadzonych przez Prezesa Urzędu na podstawie ustawy.

Art. 27a. W przypadku kontroli wykonywanej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji uprawnienia, o których mowa w art. 27 ust. 3, przysługują również przedstawicielom Komisji Europejskiej oraz przedstawicielom innych państw członkowskich Unii Europejskiej, wykonującym tę kontrolę zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 72/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiającego procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa (Dz. Urz. UE L 23 z 27.01.2010, str. 1).

Art. 28. 1. Kierownicy kontrolowanych jednostek organizacyjnych są obowiązani udzielać i zapewnić udzielenie przez właściwych pracowników tych jednostek osobom, o których mowa w art. 27 ust. 3 i 4 oraz art. 27a, wszelkich potrzebnych informacji, a także zapewnić im:

1) warunki sprawnego przeprowadzenia kontroli;

2) dostęp do materiałów, dokumentów, danych, urządzeń, o których mowa w art. 27 ust. 3;

3) dostęp do obiektów, nieruchomości i pomieszczeń, o których mowa w art. 27 ust. 3;

4) nieodpłatne udostępnienie statku powietrznego lub urządzenia wykorzystywanego do prowadzenia działalności lotniczej dla przeprowadzenia czynności kontrolno-pomiarowych lub badań.

2. Do kontrolowanych osób fizycznych stosuje się odpowiednio przepisy ust. 1.

3. Prezes Urzędu oraz właściwy organ EASA może żądać przedłożenia materiałów, dokumentów lub danych, o których mowa w art. 27 ust. 3 pkt 3, a także prowadzić kontrolę we współpracy z innymi państwowymi organami kontroli.

---

[32] Dodany przez art. 1 pkt 7 lit. b tiret trzecie ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

[33] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 7 lit. c ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

[34] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 7 lit. d ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

4. Czynności, o których mowa w art. 27 ust. 3 pkt 4, mogą być przeprowadzane w sposób zdalny. Wyniki pomiarów wykonanych zdalnie powinny zawierać dane umożliwiające identyfikację urządzeń kontrolnych. Do kontroli wykonanej zdalnie przepisu ust. 6 nie stosuje się.

5. Po przeprowadzeniu kontroli pracownik Urzędu albo osoba upoważniona do przeprowadzenia kontroli sporządza protokół kontroli.

5a. W protokole kontroli podmiotów posiadających certyfikat określa się zakres naruszenia oraz poucza o treści art. 161 ust. 5 i 6, z zastrzeżeniem art. 29b i art. 59b ust. 3.

5b. W protokole kontroli podmiotów zgłaszających działalność, posiadających zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka albo wpisanych do rejestru podmiotów szkolących, o którym mowa w art. 95a ust. 1, określa się zakres naruszenia oraz poucza odpowiednio o treści art. 161 ust. 5 i 6 albo art. 95e.

5c. W protokole kontroli podmiotów innych niż określone w ust. 5a i 5b określa się zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.

6. Protokół kontroli podpisuje także kierownik kontrolowanej jednostki lub osoba przez niego upoważniona albo kontrolowana osoba fizyczna. W przypadku odmowy podpisania protokołu przez te osoby pracownik Urzędu albo osoba upoważniona do przeprowadzenia kontroli umieszcza informację o tym fakcie w protokole.

Art. 29. (uchylony)

Art. 29a. (uchylony)

Art. 29b. 1. W protokole kontroli w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów lub decyzji z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego określa się zakres tego naruszenia oraz zamieszcza zalecenia pokontrolne.

2. W przypadku określenia w protokole kontroli naruszenia, o którym mowa w ust. 1, podmiot kontrolowany jest obowiązany do przygotowania programu naprawczego oraz przekazania go do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, nie później niż w terminie 21 dni od dnia otrzymania protokołu kontroli.

3. W programie naprawczym, o którym mowa w ust. 2, podmiot kontrolowany określa termin usunięcia poszczególnych niezgodności oraz sposób wykonania przewidywanych działań naprawczych. Do programu naprawczego podmiot kontrolowany może dołączyć dokumenty potwierdzające realizację działań naprawczych, jeżeli częściowo lub w całości zrealizował te działania.

4. Prezes Urzędu zatwierdza program naprawczy. Przy zatwierdzeniu programu naprawczego Prezes Urzędu może zmienić termin usunięcia poszczególnych niezgodności lub sposób wykonania przewidywanych działań naprawczych ze względu na uzasadniony interes ochrony lotnictwa cywilnego.

5. W przypadku nieprzekazania programu naprawczego przez podmiot kontrolowany w terminie, o którym mowa w ust. 2, Prezes Urzędu wyznacza termin na usunięcie poszczególnych niezgodności i określa sposób ich usunięcia, w tym dokumenty potwierdzające usunięcie stwierdzonych niezgodności.

6. Podmiot kontrolowany jest obowiązany pisemnie zawiadomić Prezesa Urzędu o zakończeniu realizacji programu naprawczego.

7. Prezes Urzędu przeprowadza kontrolę mającą na celu zweryfikowanie realizacji programu naprawczego przez podmiot kontrolowany, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 2.

8. W przypadku przekazania przez podmiot kontrolowany Prezesowi Urzędu dokumentów, określonych w zatwierdzonym programie naprawczym lub określonych przez Prezesa Urzędu w trybie ust. 5, które potwierdzają w sposób niebudzący wątpliwości prawidłowe wykonanie działań naprawczych oraz usunięcie stwierdzonych niezgodności, Prezes Urzędu może odstąpić od przeprowadzenia kontroli, o której mowa w ust. 7.

9. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli, o której mowa w ust. 7, że podmiot kontrolowany nie usunął w terminie stwierdzonych niezgodności, Prezes Urzędu nakłada na podmiot kontrolowany karę administracyjną, zgodnie z art. 209a ust. 1.

Art. 29c. Protokół kontroli nie stanowi informacji publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902).

Art. 30. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli, stosowane przy tym dokumenty i ich wzory oraz sposób planowania kontroli, w tym opracowania planu kontroli, z uwzględnieniem zachowania wymogów bezpieczeństwa działalności lotniczej oraz dążąc do uproszczenia procedur kontrolnych.

DZIAŁ III

Statki powietrzne i inny sprzęt lotniczy

Rozdział 1

Postanowienia ogólne

Art. 31. 1. Do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej dopuszcza się, z zastrzeżeniem art. 33 ust. 2 i art. 156b ust. 3 pkt 1, wyłącznie cywilne statki powietrzne:[35)]

1) wpisane do polskiego lub obcego rejestru cywilnych statków powietrznych;

2) mające wymagane znaki rozpoznawcze;

3) posiadające zdatność do lotów, potwierdzoną odpowiednimi dokumentami, z zastrzeżeniem art. 50 ust. 1.

2. Wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych skutkuje z mocy prawa przynależnością państwową statku powietrznego oraz pociąga za sobą poddanie statku powietrznego obowiązkowemu nadzorowi władz lotniczych państwa przynależności, w zakresie określonym w niniejszej ustawie.

3. Skutki prawne wpisania statku powietrznego do rejestru statków powietrznych, ustanowionego przez kilka państw, ocenia się zgodnie z przepisami międzynarodowymi.

4. Jeżeli statek powietrzny jest jednocześnie wpisany do rejestrów różnych państw obcych, uznaje się wyłącznie wpis, który nastąpił najwcześniej.

5. Przeniesienie rejestracji statku powietrznego z rejestru statków powietrznych jednego państwa do rejestru statków powietrznych innego państwa następuje z zachowaniem przepisów obu państw oraz zgodnie z wiążącymi te państwa przepisami międzynarodowymi.

6. Nadzór, o którym mowa w ust. 2, jest wykonywany z uwzględnieniem kompetencji EASA określonych w przepisach rozporządzenia nr 2018/1139/UE.

Art. 31a. 1. Próby w locie nowo wybudowanego statku powietrznego, który nie został wpisany do rejestru cywilnych statków powietrznych, mogą być wykonane jeżeli statek powietrzny posiada znaki rozpoznawcze.

2. Prezes Urzędu na wniosek organizacji produkującej przyznaje, w drodze decyzji administracyjnej, znaki rozpoznawcze lub grupę znaków rozpoznawczych dla statków powietrznych, o których mowa w ust. 1.

3. Warunkiem przyznania znaków rozpoznawczych lub grupy znaków rozpoznawczych jest posiadanie przez organizację produkującą ważnego certyfikatu upoważniającego do wykonywania działalności w lotnictwie cywilnym w zakresie produkcji statków powietrznych.

4. Prezes Urzędu prowadzi wykaz znaków rozpoznawczych wykorzystywanych do lotów przez statki powietrzne, o których mowa w ust. 1.

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.

Art. 33. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, klasyfikację statków powietrznych, uwzględniającą odpowiednie przepisy międzynarodowe.

---

35) Wprowadzenie do wyliczenia w brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 8 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, wydanego w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz z ministrem właściwym do spraw kultury fizycznej, 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 załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE.

3. Minister właściwy do spraw transportu może rozciągnąć, w drodze rozporządzenia, zastosowanie niektórych przepisów ustawy dotyczących statków powietrznych na:

1) niektóre urządzenia zdolne do unoszenia się w przestrzeni, lecz niebędące statkami powietrznymi.

2) (uchylony)

4. W rozporządzeniach, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny być określone szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania objętych nimi rodzajów statków powietrznych i sprzętu.

Rozdział 2

Rejestry statków powietrznych

Art. 34. 1. Rejestr cywilnych statków powietrznych, zwany dalej „rejestrem statków”, prowadzi Prezes Urzędu.

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, w drodze decyzji administracyjnej, wpisania statku powietrznego do rejestru statków, zmiany danych rejestrowych, odmowy wpisania i wykreślenia statku powietrznego z tego rejestru.

2. Prezes Urzędu może upoważnić do wykonywania niektórych czynności związanych z prowadzeniem rejestru statków inne organy albo jednostki wyspecjalizowane w wykonywaniu takich czynności.

3. Wypisy z rejestru wydaje się na wniosek zainteresowanych podmiotów.

Art. 35. 1. Do rejestru statków wpisuje się cywilne statki powietrzne, których właścicielem lub innym użytkownikiem jest:

1) obywatel polski;

2) polska osoba prawna;

3) polska jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej;

4) cudzoziemiec mający miejsce stałego pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

1a.[36)] W przypadku bezzałogowych statków powietrznych do rejestru statków wpisuje się systemy bezzałogowych statków powietrznych wykorzystywane do wykonywania operacji w kategorii „certyfikowanej”, o której mowa w art. 6 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. Do rejestru statków wpisuje się również:

1) państwowe statki powietrzne wykorzystywane do prowadzenia działalności innej niż służba publiczna;

2) statki powietrzne, o których mowa w art. 43 ust. 1 i art. 44 ust. 1, jeżeli nie zostały wpisane do rejestrów, o których mowa w tych przepisach.

3. Prezes Urzędu może wyrazić zgodę na wpisanie do rejestru statków statku powietrznego używanego przez podmiot inny niż wymieniony w ust. 1 oraz statku powietrznego innego niż wymieniony w ust. 2.

4. Właściciel i inny użytkownik statku powietrznego obowiązani są udzielać Prezesowi Urzędu wszelkich żądanych wyjaśnień w sprawach zarejestrowanego statku powietrznego.

Art. 36. 1. W rejestrze statków wpisuje się:

1) dane dotyczące:

   a) rodzaju i charakterystyki statku powietrznego,

   b) właściciela i innego niż właściciel użytkownika statku powietrznego oraz ich pełnomocników,

36) Dodany przez art. 1 pkt 9 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

c) praw rzeczowych ustanowionych na statku powietrznym,

d) porozumień, o których mowa w art. 32 ust. 1 lub 2;

2) znaki rejestracyjne oraz typ i numer fabryczny statku powietrznego.

2. Każda zmiana danych rejestrowych podlega wpisowi do rejestru.

3. (uchylony)

4. (uchylony)

Art. 37. 1. Wpisu do rejestru statków dokonuje się na podstawie zgłoszenia. Zgłoszenia może dokonać właściciel lub upoważniony przez niego inny użytkownik statku powietrznego, z zastrzeżeniem art. 39 ust. 2.

2. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać:

1) nazwisko lub nazwę (firmę) oraz miejsce stałego pobytu (siedzibę) właściciela oraz innego użytkownika statku powietrznego;

2) nazwisko lub nazwę (firmę) oraz miejsce stałego pobytu (siedzibę) osoby faktycznie władającej statkiem powietrznym na podstawie umowy z użytkownikiem;

3) dane o typie statku powietrznego, numer fabryczny i aktualne podstawowe dane techniczne statku powietrznego pozwalające określić jego rodzaj i charakterystykę;

4) fotografie statku powietrznego lub ich zapis cyfrowy.

3. Do zgłoszenia należy dołączyć:

1) (uchylony)

2) oświadczenie, że statek powietrzny nie jest zarejestrowany w rejestrze innego państwa;

3) dokumenty potwierdzające istnienie wobec statku powietrznego prawa własności i ograniczonych praw rzeczowych.

4) (uchylony)

5) (uchylony)

4. (uchylony)

5. Jeżeli dane podlegające wpisowi opierają się na dokumentach, dokumenty te powinny być dołączone do zgłoszenia w oryginałach albo uwierzytelnionych notarialnie lub urzędowo odpisach, kopiach.

5a. Prezes Urzędu przed wpisaniem statku powietrznego do rejestru statków, korzystając z uprawnienia, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 16 i ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1355 oraz z 2024 r. poz. 1688), weryfikuje, czy statek powietrzny lub silnik statku powietrznego nie został skradziony, przywłaszczony, utracony lub nie jest poszukiwany jako dowód w postępowaniu karnym lub postępowaniu karnym skarbowym.

6. Prezes Urzędu potwierdza wpisanie statku do rejestru statków wydaniem świadectwa rejestracji oraz przydzieleniem znaków rejestracyjnych.

7. Prezes Urzędu odmawia wpisania statku powietrznego do rejestru statków, jeżeli nie zostały spełnione wymagania określone w ust. 2–5 oraz nie został zachowany tryb, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 42, lub uzyskał informację, że statek powietrzny lub silnik statku powietrznego został skradziony, przywłaszczony, utracony lub jest poszukiwany jako dowód w postępowaniu karnym lub postępowaniu karnym skarbowym.

Art. 38. 1. Z zastrzeżeniem ust. 1a, okoliczność podlegająca wpisowi do rejestru statków jest skuteczna wobec osób trzecich, gdy została wpisana do rejestru.

1a. Zastaw rejestrowy na statkach powietrznych jest skuteczny z chwilą wpisu do rejestru zastawów i podlega ujawnieniu w rejestrze statków.

2. Do oceny skutków wpisu do rejestru statków stosuje się odpowiednio przepisy o księgach wieczystych i hipotece.

Art. 39. 1. Zgłoszenie zmiany danych rejestrowych podlegających wpisaniu do rejestru statków powinno być dokonane w terminie 14 dni od jej zaistnienia.

2. Jeżeli właściciel lub inny użytkownik nie dokonali zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu po jednorazowym bezskutecznym wezwaniu może dokonać stosownego wpisu z urzędu, zaznaczając tę okoliczność w rejestrze.

Art. 40. 1. Wykreślenie statku powietrznego z rejestru następuje na wniosek właściciela lub z urzędu, jeżeli:

1) statek powietrzny przestał spełniać warunki, o których mowa w art. 35 ust. 1 i 2;

2) statek powietrzny zaginął i w ciągu 3 miesięcy nie został odnaleziony lub został odnaleziony, lecz znajduje się w miejscu niedostępnym;

3) statek powietrzny uległ zniszczeniu lub utracił trwale zdatność do lotów;

4) statek podlega wpisowi do obcego rejestru;

4a)[37] statek powietrzny podlega wpisowi do rejestru, o którym mowa w art. 43 ust. 1, art. 44 ust. 1 i 2 albo art. 44a ust. 1;

5)[38] mimo zaistnienia odpowiednich okoliczności nie obowiązuje porozumienie, o którym mowa w art. 32 ust. 1.

2. Do czasu wykreślenia statku powietrznego z rejestru statków nie uznaje się wpisu tego statku do rejestru innego państwa.

3. W przypadku gdy dane zgłoszone do rejestru są niezgodne ze stanem faktycznym, Prezes Urzędu nakazuje właścicielowi statku powietrznego usunięcie nieprawidłowości w określonym terminie.

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

Art. 41. 1. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zatwierdza umowę, o której mowa w:

1) ARO.OPS.110 załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE, jeżeli spełnione zostały wymagania określone w tym przepisie;

2) ARO.OPS.155 załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE, jeżeli spełnione zostały wymagania określone w ORO.SPO.100 załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE.

2. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zawiesza albo cofa zatwierdzenie, o którym mowa w:

1) ust. 1 pkt 1, w przypadkach, o których mowa w ARO.OPS.110 lit. b i c załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE;

2) ust. 1 pkt 2, w przypadkach, o których mowa w ARO.OPS.155 lit. b załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE.

3. Decyzja, o której mowa w ust. 2, podlega natychmiastowej wykonalności.

Art. 42. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowe warunki prowadzenia rejestru statków, tryb składania wniosków o wpis do rejestru statków, zgłaszania zmiany danych rejestrowych, a także wzór świadectwa rejestracji oraz warunki jego ważności, z uwzględnieniem w szczególności rodzaju i charakterystyki statku powietrznego;

2) znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy umieszczane na statkach powietrznych, z uwzględnieniem ich opisu, sposobu i miejsca ich umieszczania;

3) sposób prowadzenia wykazu znaków rozpoznawczych wykorzystywanych do lotów przez statki powietrzne niewpisane do rejestru statków, w tym dane zamieszczane w wykazie, z uwzględnieniem możliwości weryfikacji tego wykazu.

Art. 43. 1. Minister Obrony Narodowej prowadzi rejestr wojskowych statków powietrznych.

2. Minister Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia, sposób prowadzenia rejestru wojskowych statków powietrznych, tryb dokonywania wpisu i wykreśleń tych statków z rejestru oraz wzór rejestru.

3.[39] Komendant Główny Żandarmerii Wojskowej prowadzi rejestr bezzałogowych statków powietrznych używanych przez Żandarmerię Wojskową w celu realizacji zadań określonych w art. 4 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz. U. z 2025 r. poz. 12 i 179).

4.[39] Minister Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia, z uwzględnieniem wymogów dotyczących ochrony informacji niejawnych, sposób prowadzenia rejestru, o którym mowa w ust. 3, tryb dokonywania wpisów i wykreśleń w rejestrze oraz wzór rejestru, a także wzór wniosku o wpisanie do rejestru, zmianę danych w rejestrze lub wykreślenie z rejestru.

---

[37] Dodany przez art. 1 pkt 10 lit. a ustawy, o której mowa w odnośniku 2.
[38] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 10 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 2.
[39] Dodany przez art. 1 pkt 11 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

Art. 44.[40)] 1. Minister właściwy do spraw wewnętrznych prowadzi rejestr statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, z wyłączeniem rejestru bezzałogowych statków powietrznych.

2. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej oraz Komendant Służby Ochrony Państwa prowadzą odrębnie dla każdej ze służb rejestry bezzałogowych statków powietrznych używanych przez te służby.

3. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia rejestru, o którym mowa w ust. 1, tryb dokonywania wpisów i wykreśleń w rejestrze oraz wzór rejestru, wzór wniosku o wpisanie do rejestru, zmianę danych w rejestrze lub wykreślenie z rejestru oraz wzór świadectwa rejestracji, uwzględniając dane podlegające wpisowi, w szczególności znaki rejestracyjne oraz typ i numer fabryczny statku powietrznego.

4. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej oraz Komendant Służby Ochrony Państwa, po uprzednim uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określą, w drodze zarządzeń, z uwzględnieniem wymogów dotyczących ochrony informacji niejawnych, odrębnie dla każdej ze służb, sposób prowadzenia rejestru bezzałogowych statków powietrznych używanych przez te służby, tryb dokonywania wpisów i wykreśleń w rejestrze oraz wzór rejestru, a także wzór wniosku o wpisanie do rejestru, zmianę danych w rejestrze lub wykreślenie z rejestru.

Art. 44a.[41)] 1. Szefowie służb specjalnych, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu, prowadzą rejestry statków powietrznych używanych przez te służby.

2. Szefowie służb specjalnych, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu, określą, w drodze zarządzeń, z uwzględnieniem wymogów dotyczących ochrony informacji niejawnych, odrębnie dla każdej ze służb specjalnych, sposób prowadzenia rejestru bezzałogowych statków powietrznych służb specjalnych, tryb dokonywania wpisów i wykreśleń w rejestrze oraz wzór rejestru, a także wzór wniosku o wpisanie do rejestru, zmianę danych w rejestrze lub wykreślenie z rejestru.

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. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, zdatność do lotu statków powietrznych objętych nadzorem EASA oraz zdatność ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi jest sprawdzana przez Prezesa Urzędu w toku ich produkcji i eksploatacji w zakresie i na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 2018/1139/UE, rozporządzeniu Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającym przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.) oraz rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.).

2. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, dla statków powietrznych objętych nadzorem EASA, kierując się względami bezpieczeństwa, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej:

1) wydaje, zmienia, zawiesza albo cofa świadectwo zdatności do lotu i ograniczone świadectwo zdatności do lotu na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 748/2012/UE;

2) wydaje, zawiesza albo cofa poświadczenie przeglądu zdatności do lotu dla świadectw zdatności do lotu i ograniczonych świadectw zdatności do lotu wydanych zgodnie z rozporządzeniem nr 748/2012/UE na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 1321/2014/UE, o ile rozporządzenie nr 1321/2014/UE nie stanowi inaczej;

3) zatwierdza warunki lotu, wydaje zezwolenie na wykonanie lotu dla statków powietrznych nieposiadających ważnego świadectwa zdatności do lotu, zawiesza je albo cofa na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 748/2012/UE, o ile rozporządzenie nr 748/2012/UE nie stanowi inaczej.

---

40) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 12 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

41) Dodany przez art. 1 pkt 13 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

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. W sprawach, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu może, zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, zawiadomić o decyzjach i innych czynnościach podjętych w toku postępowania w drodze obwieszczenia ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

3. Decyzje, o których mowa w ust. 1, podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Art. 48. 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. 49. 1. Dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA Prezes Urzędu stwierdza zgodność stanu technicznego statku powietrznego zarejestrowanego w rejestrze statków z wymaganiami określonymi w certyfikacie typu wydanym lub uznanym przez Prezesa Urzędu 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.

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. (uchylony)

7. Wydanie świadectwa zdatności do lotu, jego odnowienie, zawieszenie albo cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.

Art. 49a. Obowiązki użytkowników statków powietrznych i podmiotów wykonujących czynności w zakresie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych lub obsługi technicznej i napraw oraz warunki przeprowadzania modyfikacji i napraw określają przepisy wydane na podstawie art. 53c ust. 3.

Art. 49b. 1. Dla statku powietrznego, silnika lub śmigła, przeznaczonego na eksport do państwa trzeciego, Prezes Urzędu stwierdza zgodność statku powietrznego, silnika lub śmigła z:

1) wymaganiami określonymi w certyfikacie typu wydanym albo uznanym przez:

   a) EASA – w przypadku statku powietrznego objętego nadzorem EASA,

b) Prezesa Urzędu – w przypadku statku powietrznego nieobjętego nadzorem EASA,

2) przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu, z uwzględnieniem specjalnych wymagań państwa trzeciego

– przez wydanie eksportowego świadectwa zdatności do lotu.

2. Dla nowo budowanego statku powietrznego Prezes Urzędu stwierdza zgodność stanu technicznego statku powietrznego z wymaganiami określonymi w certyfikacie typu wydanym albo uznanym przez:

1) EASA – w przypadku statku powietrznego objętego nadzorem EASA,

2) Prezesa Urzędu – w przypadku statku powietrznego nieobjętego nadzorem EASA

– przez wydanie eksportowego świadectwa zdatności do lotu.

3. Wydanie eksportowego świadectwa zdatności do lotu następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.

Art. 50. 1. Dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem 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, gdy statek powietrzny jest w stanie wykonać bezpieczny lot w określonych warunkach i ograniczeniach.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, zabronione jest wykonywanie działalności gospodarczej przy użyciu statku powietrznego.

Art. 51. 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. 52. 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. 53. 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.

3a. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zawiesza na czas określony świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w ust. 2, w przypadku niespełnienia wymagań określonych w ust. 1.

3b. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, cofa świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w ust. 2, jeżeli w okresie zawieszenia tego świadectwa nie została przywrócona zgodność z wymaganiami, o których mowa w ust. 1.

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. 53a. 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 są prowadzone przez podmioty posiadające certyfikat wydany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 53c 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. 53c ust. 1 pkt 8.

Art. 53b. 1. 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.

2. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu uznaje certyfikat typu albo uzupełniający certyfikat typu, wydany zgodnie z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, o ile istnieje odpowiednio posiadacz certyfikatu typu albo uzupełniającego certyfikatu typu.

3. Uznanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, następuje w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek podmiotu, który składa zgłoszenie o wpisanie statku powietrznego do rejestru statków. We wniosku wskazuje się posiadacza certyfikatu oraz numer certyfikatu nadany przez organ państwa projektu typu.

Art. 53c. 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. 50, i termin jego ważności, wzór zezwolenia oraz wzór wniosku o jego wydanie.

3. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze konieczność zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, określi, w zakresie niezastrzeżonym dla EASA, w drodze rozporządzenia:

1) obowiązki użytkowników statków powietrznych, podmiotów wykonujących czynności w zakresie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych lub obsługi technicznej i napraw;

2) wymagania dotyczące umowy o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych;

3) wymagania dotyczące programu obsługi technicznej statku powietrznego;

4) warunki przeprowadzania modyfikacji i napraw;

5) rodzaj dokumentów potwierdzających zapewnianie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz sposób ich prowadzenia;

6) standardy obsługi technicznej dotyczące danych obsługowych, wykonywania obsługi technicznej statków powietrznych, silników, śmigieł, części i akcesoriów, usuwania albo odraczania usuwania usterek statku powietrznego oraz poświadczania obsługi technicznej;

7) klasyfikację działalności wykonywanej przez jednostki obsługi technicznej i napraw oraz organizacje zarządzające ciągłą zdatnością do lotu.

DZIAŁ IV

Lotniska, lądowiska i lotnicze urządzenia naziemne

Rozdział 1

Postanowienia ogólne, zakładanie i rejestrowanie lotnisk

Art. 54. 1. Ze względu na dostępność dla użytkowników wyróżnia się lotniska użytku publicznego i lotniska użytku wyłącznego.

2. Lotniskiem użytku publicznego jest lotnisko otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości.

2a. W odniesieniu do lotnisk niepodlegających wymogom rozporządzenia nr 2018/1139/UE dopuszcza się tworzenie lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji. Do lotnisk tych nie stosuje się przepisów art. 55 ust. 5, art. 64a, art. 68 ust. 3 pkt 5 i 7, art. 77b, art. 84 ust. 2 pkt 3, art. 173 ust. 1 i art. 175 ust. 7 pkt 3, a w przypadku gdy lotniska takie obsługują nie więcej niż 5 000 000 pasażerów w ciągu roku, liczonych zgodnie z art. 77g ust. 1, nie stosuje się również przepisów art. 77, art. 77a i art. 77h ust. 1.

2b. W odniesieniu do lotnisk, którym przyznano odstępstwo, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139/UE, nie stosuje się przepisów art. 55 ust. 5, art. 64a, art. 68 ust. 3 pkt 5 i 7, art. 77b, art. 84 ust. 2 pkt 3, art. 173 ust. 1 i art. 175 ust. 7 pkt 3, a w przypadku gdy lotniska takie obsługują nie więcej niż 5 000 000 pasażerów w ciągu roku, liczonych zgodnie z art. 77g ust. 1, nie stosuje się również przepisów art. 77, art. 77a i art. 77h ust. 1.

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

4. Z uwagi na rolę, w polityce rozwoju kraju, wyróżnia się lotniska lokalne (gminne, powiatowe) oraz ponadlokalne (regionalne, krajowe).

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, niebędących 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, zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia lub loty humanitarne

– stanowi to świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym w rozumieniu prawa Unii Europejskiej.

7. Lotnisko użytku wyłącznego może zostać otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości. Po dokonaniu wpisu do rejestru lotnisk zmiany w zakresie dostępności dla użytkowników lotnisko staje się lotniskiem użytku publicznego niepodlegającym certyfikacji, o ile nie podlega wymogom rozporządzenia nr 216/2008/WE.

7a. Do lotnisk, o których mowa w ust. 7, nie stosuje się przepisów art. 55 ust. 5, art. 64a, art. 68 ust. 3 pkt 5 i 7, art. 77b, art. 84 ust. 2 pkt 3, art. 173 ust. 1 i art. 175 ust. 7 pkt 3, a w przypadku gdy lotnisko takie obsługuje nie więcej niż 5 000 000 pasażerów w ciągu roku, liczonych zgodnie z art. 77g ust. 1, nie stosuje się również przepisów art. 77, art. 77a i art. 77h ust. 1.

7b. Z lotnisk, o których mowa w ust. 7, dopuszcza się wykonywanie następujących lotów w ruchu krajowym:

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, niebędących lotami handlowymi.

7c. Do lotnisk, o których mowa w ust. 7, stosuje się przepisy ust. 6, art. 59a ust. 4 oraz przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 7, art. 83 ust. 1 w zakresie lotnisk użytku wyłącznego, art. 85 i art. 92 ust. 2 pkt 1−8.

8. (uchylony)

Art. 55. 1. Lotnisko można założyć po uzyskaniu zezwolenia udzielonego przez Prezesa Urzędu na wniosek zainteresowanego.

2. Zezwolenie na założenie lotniska 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 innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, której członek zarządu – w przypadku zarządu jednoosobowego, lub co najmniej dwóch członków zarządu – w przypadku zarządu wieloosobowego, posiadają znajomość języka polskiego, co wykazuje się złożeniem stosownego oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń;

4) stowarzyszenie lub podmiot, do którego odpowiednio stosuje się przepisy ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. – Prawo o stowarzyszeniach (Dz. U. z 2020 r. poz. 2261), których 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.

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.

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

1) dokumenty potwierdzające spełnienie przez wnioskodawcę wymogów, o których mowa w ust. 2 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, odpis decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego albo odpis decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie CPK w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1747);

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

3) program wykorzystania lotniska;

4) prognozę i plan organizacji ruchu lotniczego na lotnisku i w jego rejonie ze wskazaniem sposobów uniknięcia kolizji z ruchem prowadzonym z istniejących już sąsiednich lotnisk;

5) projekt zagospodarowania terenu lotniska;

6) (uchylony)

7) dokumenty stwierdzające prawo dysponowania nieruchomością na cele budowy lotniska;

8) mapę z naniesionymi powierzchniami ograniczającymi przeszkody na lotnisku i w jego otoczeniu, z uwzględnieniem istniejących przeszkód lotniczych;

8a) w przypadku przedsięwzięć, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa – załącznik graficzny określający przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, o ile dołączenie tego załącznika było wymagane przez przepisy obowiązujące w dniu złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności mapę, o której mowa w art. 74 ust. 1 pkt 3a 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 (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, 1881 i 1940);

9) profile pól wznoszenia i podejścia.

10) (uchylony)

11) (uchylony)

4. (uchylony)

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 wybrane 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, konsultuje z gminami, których tereny zostały objęte planem generalnym. Właściwe organy gminy wyrażają swoje stanowisko i zgłaszają uwagi do planu generalnego w terminie 30 dni od dnia otrzymania planu od podmiotu, o którym mowa w ust. 5. Nieprzedstawienie stanowiska ani uwag przez właściwe organy gminy w terminie 30 dni, traktuje się jako brak zastrzeżeń do planu generalnego przedstawionego przez podmiot, o którym mowa w ust. 5. Podmiot, o którym mowa w ust. 5, ustosunkowuje się na piśmie do uwag gminy i przedkłada do zaopiniowania Prezesowi Urzędu skonsultowany w powyższym trybie z gminami plan obejmujący uwagi gminy i stanowisko podmiotu, o którym mowa w ust. 5, w odniesieniu do uwag gminy.

8. Plan generalny po zaopiniowaniu przez Prezesa Urzędu w zakresie, o którym mowa w ust. 6 pkt 1–6, oraz po uzgodnieniu z:

1) (uchylony)

2) Ministrem Obrony Narodowej – w zakresie terenów zamkniętych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1151 i 1824 oraz z 2025 r. poz. 1019),

3) ministrem właściwym 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. (uchylony)[42)]

10. Plan generalny podlega aktualizacji w okresach pięcioletnich lub częściej, jeżeli istniejące lub projektowane cechy techniczno-eksploatacyjne lotniska lub warunki ekonomiczne, operacyjne, środowiskowe oraz finansowe wymagają wprowadzenia istotnych zmian w tym planie.

11.[43)] Do zmiany planu generalnego przepisy ust. 6–8 stosuje się odpowiednio.

---

42) Przez art. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 5 grudnia 2024 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 31), która weszła w życie z dniem 25 stycznia 2025 r.

43) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 1 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 42.

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

1) wydawaniu zezwoleń, o których mowa w art. 61 ust. 1;

2) uzgadnianiu projektów planów, projektów decyzji oraz wydawaniu opinii, o których mowa w art. 86 ust. 7 i 11 oraz art. 87^7.

Art. 55a. 1. Do zezwolenia na założenie lotniska, poprzedzonego decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, stosuje się przepisy art. 72 ust. 6 i 6a 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. Do postępowania w sprawie wydania zezwolenia na założenie lotniska, poprzedzonego decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, stosuje się przepisy art. 86f ust. 6, art. 86g oraz art. 86h 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.

Art. 56. 1. Prezes Urzędu odmawia wydania zezwolenia na założenie lotniska, jeżeli z przedstawionych dokumentów wynika, że projektowane lotnisko nie odpowiada wymaganiom określonym we właściwych przepisach, a także jeżeli:

1) wystąpi kolizja pomiędzy ruchem lotniczym prowadzonym z projektowanego lotniska a ruchem prowadzonym z istniejących sąsiednich lotnisk;

2) wydanie zezwolenia na założenie lotniska byłoby sprzeczne z programami, o których mowa w art. 16 ust. 3.

3) (uchylony)

2. Zezwolenie na założenie lotniska może zawierać warunek spełnienia przez wnioskodawcę dodatkowych wymagań określonych w tym zezwoleniu, wiążących się z eksploatacją lotniska.

3. Zezwolenie na założenie lotniska już wydane może być cofnięte ze względów określonych w ust. 2, jeżeli zmienił się stan faktyczny lub prawny stanowiący podstawę do wydania zezwolenia lub zaistniały okoliczności, o których mowa w ust. 1.

4. Prezes Urzędu może stwierdzić wygaśnięcie zezwolenia na założenie lotniska, jeżeli w okresie 3 lat od daty określonej w tym zezwoleniu nie wpłynął wniosek o wpisanie lotniska do rejestru lotnisk.

5. Prezes Urzędu udziela zezwolenia na założenie lotniska, odmawia jego udzielenia oraz cofa je w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 57. 1. Kto zamierza założyć lotnisko, może ubiegać się o promesę zezwolenia.

1a. Do wniosku o wydanie promesy zezwolenia wnioskodawca dołącza dokumenty określone w art. 55 ust. 3 pkt 1–4 oraz 7–9.

1b. Wymagania określone w ust. 1a dotyczące art. 55 ust. 3 pkt 2 i 7 nie dotyczą inwestycji, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz. U. z 2024 r. poz. 1464) oraz ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym.

2. Promesę wydaje i odmawia jej wydania Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.

3. W promesie ustala się warunki niezbędne dla uzyskania zezwolenia na założenie lotniska oraz okres jej ważności, z uwzględnieniem typu projektowanego lotniska, z tym że nie może on być krótszy niż 12 miesięcy.

4. W okresie ważności promesy nie można odmówić wydania zezwolenia, chyba że uległ zmianie stan faktyczny lub prawny podany we wniosku o wydanie promesy, wnioskodawca nie spełnił wszystkich warunków określonych w promesie lub wymagań określonych w art. 55 ust. 2–3 lub ujawniły się okoliczności, o których mowa w art. 56 ust. 1.

Art. 58. 1. Prezes Urzędu prowadzi rejestr lotnisk cywilnych, zwany dalej „rejestrem lotnisk”.

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

3. Wypisy z rejestru wydaje się na wniosek zainteresowanych podmiotów.

Art. 59. 1. Eksploatację lotniska można rozpocząć po wpisaniu lotniska do rejestru lotnisk.

2. Wpisanie lotniska do rejestru lotnisk następuje na wniosek zakładającego lotnisko po sprawdzeniu przez Prezesa Urzędu lub przez osoby przez niego upoważnione, czy lotnisko odpowiada wymaganiom technicznym i eksploatacyjnym określonym na podstawie ustawy, warunkom określonym w zezwoleniu na założenie lotniska oraz czy spełnione są wymagania określone w art. 55.

3. Do wniosku o wpisanie lotniska do rejestru lotnisk wnioskodawca jest obowiązany dołączyć dokumenty, o których mowa w art. 55 ust. 3, albo oświadczenie, że dokumenty przedłożone w postępowaniu o zezwolenie na założenie lotniska są aktualne.

4. Nie można odmówić wpisania do rejestru lotniska, na którego założenie zostało wydane zezwolenie, jeżeli lotnisko to spełnia wymagania, o których mowa w ust. 2.

5. O wpisaniu lotniska do rejestru lotnisk, o odmowie wpisania, zmianie danych rejestrowych niewymagających zezwolenia, o którym mowa w art. 61 ust. 1, rozstrzyga Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej. Do wniosku o zmianę danych rejestrowych dołącza się dokumenty potwierdzające wnioskowaną zmianę.

6. Do rejestru lotnisk wpisuje się jako zarządzającego lotniskiem:

1) zakładającego lotnisko,

2) inny podmiot – na wniosek zakładającego lotnisko,

3) podmiot, któremu przekazano zarządzanie lotniskiem, zgodnie z art. 70

– jeżeli lotnisko spełnia warunki określone w art. 59a i art. 80a, a w przypadku lotniska, o którym mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 i 2 – również w art. 174 ust. 2 i 3, a w przypadku lotniska, o którym mowa w art. 54 ust. 7 i art. 59a ust. 1 pkt 3 – również w art. 55 ust. 2.

7. Jeżeli dane podlegające wpisowi opierają się na dokumentach, dokumenty te powinny być dołączone do zgłoszenia w oryginałach albo poświadczonych notarialnie lub urzędowo odpisach, kopiach.

Art. 59a. 1. Potwierdzenie spełnienia wymagań związanych z eksploatacją i zarządzaniem lotniskiem użytku publicznego, z wyłączeniem lotnisk, o których mowa w art. 54 ust. 7, następuje poprzez wydanie certyfikatu zgodnie z wymaganiami określonymi w:

1) rozporządzeniu Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającym wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1), a w przypadku wydania na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 4 przepisów dotyczących lotnisk także w tych przepisach – w przypadku lotnisk dla samolotów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE, ubiegających się o certyfikat, o którym mowa w art. 34 ust. 1 tego rozporządzenia;

2) przepisach wydanych na podstawie ust. 5, art. 83 ust. 1, art. 85 i art. 92 ust. 2 pkt 1 i 2 – w przypadku lotnisk, którym przyznano zwolnienie, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139/UE, oraz lotnisk dla śmigłowców, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE;

3) przepisach wydanych na podstawie ust. 6, art. 83 ust. 1, art. 85 i art. 92 ust. 2 pkt 1 i 2 – w przypadku lotnisk, dla których Prezes Urzędu wydał decyzję o ograniczonej certyfikacji.

1a. Na wniosek zakładającego lotnisko, o którym mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE, albo zarządzającego takim lotniskiem Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, przyznaje zwolnienie, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139/UE, jeżeli wnioskodawca spełnia warunki, o których mowa w tym przepisie.

1b. We wniosku, o którym mowa w ust. 1a, wskazuje się lotnisko, którego ma dotyczyć zwolnienie, oraz dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139/UE.

2. Decyzję o ograniczonej certyfikacji lotniska użytku publicznego Prezes Urzędu wydaje na wniosek zakładającego lotnisko lub zarządzającego lotniskiem, wskazując w decyzji:

1) rodzaje lotów, jakie mogą być wykonywane na tym lotnisku;

2) czas, w jakim mogą być obsługiwane loty na tym lotnisku;

3) charakterystykę techniczną statków powietrznych, jakie mogą lądować i startować z tego lotniska.

3. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1, wydaje się zgodnie z przepisami art. 160–163a, z tym że dla lotnisk o ograniczonej certyfikacji warunkiem rozpoczęcia procesu certyfikacji jest uzyskanie decyzji, o której mowa w ust. 2.

4. Potwierdzenie spełnienia wymagań związanych z eksploatacją i zarządzaniem lotniskiem użytku wyłącznego następuje poprzez złożenie oświadczenia przez zakładającego lotnisko lub zarządzającego lotniskiem o zgodności charakterystyk technicznych i infrastruktury lotniska oraz eksploatacji i zarządzania lotniskiem z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie ust. 7, po przeprowadzeniu przez Prezesa Urzędu z wynikiem pozytywnym kontroli sprawdzającej na lotnisku, zakończonej wydaniem decyzji administracyjnej.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczne i eksploatacyjne w rozumieniu Załącznika 14 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, dla lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 2, mając na uwadze bezpieczną eksploatację lotnisk.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczne i eksploatacyjne w stosunku do lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 3, mając na uwadze bezpieczną eksploatację lotnisk oraz potrzebę zróżnicowania tych wymagań w zależności od typu i charakterystyk technicznych lotniska, jak i rodzaju ruchu lotniczego.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczne i eksploatacyjne w stosunku do lotnisk, o których mowa w ust. 4, oraz sposób i tryb przeprowadzania kontroli sprawdzającej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotnisk oraz potrzebę zróżnicowania tych wymagań w zależności od typu i charakterystyk technicznych lotniska, jak i rodzaju ruchu lotniczego, a także zapewnienie sprawności kontroli sprawdzającej.

Art. 59b. 1. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem, akceptuje albo zmienia w odniesieniu do lotniska użytku publicznego, o którym mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1, alternatywne sposoby spełnienia wymagań, o których mowa w ADR.AR.A.015 lit. d załącznika II do rozporządzenia nr 139/2014/UE, na zasadach określonych w ADR.AR.A.015 lit. d załącznika II do rozporządzenia nr 139/2014/UE, o ile te alternatywne sposoby spełnienia wymagań nie zostały zaakceptowane w procesie certyfikacji lub nie są uwzględnione w zatwierdzonej instrukcji operacyjnej lotniska, o której mowa w ADR.OR.E.005 załącznika III do rozporządzenia nr 139/2014/UE.

2. Alternatywne sposoby spełnienia wymagań Prezes Urzędu akceptuje, zmienia albo cofa w drodze decyzji administracyjnej. Prezes Urzędu z urzędu albo na wniosek zarządzającego lotniskiem cofa alternatywne sposoby spełnienia wymagań.

3. Prezes Urzędu cofa alternatywne sposoby spełnienia wymagań, jeżeli zarządzający lotniskiem w terminie wskazanym w protokole kontroli, o którym mowa w art. 28 ust. 5, nie usunął stwierdzonych w tym protokole nieprawidłowości dotyczących alternatywnych sposobów spełnienia wymagań.

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, określą, 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. Jako zarządzającego tym lotniskiem wpisuje się podmiot uzgodniony przez zainteresowanych ministrów. Obowiązek złożenia wniosku w tej sprawie spoczywa na tym podmiocie.

3a. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do lotnisk wojskowych wykorzystywanych do startów i lądowań cywilnych statków powietrznych wykonujących loty, o których mowa w art. 66a ust. 1.

4. Jeżeli lądowisko, o którym mowa w ust. 1, ma być wykorzystywane także przez lotnictwo cywilne, wówczas lądowisko to wpisuje się do ewidencji lądowisk.

Art. 61. 1. Zarządzający lotniskiem może dokonać istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska po uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu.

2. Zmiana eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska podlega wpisowi do rejestru lotnisk.

3. Zgłoszenie do rejestru lotnisk zmian powinno być dokonane w ciągu 14 dni od ich zaistnienia.

Art. 61a. 1. Zmiany cechy dostępności lotniska, o której mowa w art. 54 ust. 7, w rejestrze lotnisk dokonuje się na wniosek zarządzającego lotniskiem. Do wniosku dołącza się projekt zmian do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3, oraz wniosek o zatwierdzenie instrukcji operacyjnej lotniska zgodnie z art. 69 ust. 4.

2. W odniesieniu do lotniska, o którym mowa w art. 54 ust. 7, w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych publikuje się informację, że jest ono lotniskiem użytku publicznego niepodlegającym certyfikacji.

3. Zmianę w rejestrze wpisuje się po zatwierdzeniu instrukcji operacyjnej lotniska zgodnie z art. 69 ust. 4 oraz po potwierdzeniu spełnienia warunków związanych z zapewnieniem ochrony, o których mowa w dziale IX.

Art. 62. Jeżeli zarządzający lotniskiem nie dokonał zgłoszenia, o którym mowa w art. 61 ust. 3, Prezes Urzędu po jednorazowym bezskutecznym wezwaniu może dokonać stosownego wpisu z urzędu, zaznaczając tę okoliczność w rejestrze lotnisk lub zamknąć lotnisko dla ruchu ze względu na możliwość wystąpienia zagrożenia ruchu lotniczego.

Art. 63. Minister właściwy do spraw transportu, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych, określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowe zasady klasyfikacji lotnisk;

2) wzór rejestru lotnisk;

3) szczegółowe warunki i tryb prowadzenia rejestru lotnisk, z uwzględnieniem wymagań dotyczących dokumentacji rejestrowej;

4) zmiany cech lotniska, uwzględniając podział na zmiany:

   a) wymagające uzyskania zezwolenia Prezesa Urzędu,

   b) podlegające tylko wpisowi do rejestru lotnisk;

5) szczegółowe wymagania, jakie muszą spełnić zakładający lotniska i zarządzający lotniskami, w zależności od klasyfikacji lotnisk.

6) (uchylony)

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. z 2025 r. poz. 592) w podmiocie zakładającym lotnisko 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 Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia 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.

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 nr 139/2004/WE. 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 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 dla 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 poza granice 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 powiadomienia, 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 uchylenia 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 dla 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.

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 wynikających z ograniczenia w czasie stanu nadzwyczajnego wolności i praw człowieka i obywatela (Dz. U. 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.

Art. 65. 1. Nieruchomości gruntowe, które w dniu wejścia w życie ustawy są zajęte pod część lotniczą lotnisk międzynarodowych, o których mowa w art. 73 i na których funkcjonują stałe przejścia graniczne, mogą być wyłącznie własnością:

1) Skarbu Państwa;

2) jednostek samorządu terytorialnego;

3) innych państwowych jednostek organizacyjnych, w tym przedsiębiorstw państwowych;

4) spółek prawa handlowego, w których udział Skarbu Państwa i jednostek, o których mowa w pkt 2 i 3, wynosi co najmniej 51 % akcji albo udziałów.

2. Do umów ustanawiających użytkowanie wieczyste lub decyzji uwłaszczeniowych potwierdzających nabycie użytkowania wieczystego z mocy prawa, dotyczących nieruchomości gruntowych zajętych pod część lotniczą lotnisk, o których mowa w ust. 1, wpisanych do rejestru lotnisk, dopisuje się postanowienia określające cel użytkowania wieczystego lotniska. Celem tym jest przeznaczenie nieruchomości na założenie, modernizację i eksploatację lotniska oraz lotniczych urządzeń naziemnych.

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 zakładającego lotnisko lub zarządzającego 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.

Rozdział 2

Eksploatacja lotnisk

Art. 66. 1. Statki powietrzne, z zastrzeżeniem art. 93 i art. 93a, mogą startować z lotnisk i lądować na lotniskach wpisanych do rejestru lotnisk, 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.

1a. Cywilne statki powietrzne wykonujące loty, o których mowa w art. 66a ust. 1, mogą startować z lotnisk wojskowych i lądować na lotniskach wojskowych, których dane techniczne i eksploatacyjne są opublikowane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3.

1b. Aktualne dane techniczne i eksploatacyjne lotnisk, o których mowa w ust. 1a, są przekazywane do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych przez Ministra Obrony Narodowej.

1c. W przypadku wykonywania lotów w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu żołnierzy, funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Służby Ochrony Państwa oraz pracowników wojska, Minister Obrony Narodowej oprócz danych, o których mowa w ust. 1a, przekazuje do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych także potwierdzenie spełnienia przez lotniska wojskowe wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 6.

1d. Do danych technicznych i eksploatacyjnych, o których mowa w ust. 1a, stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 6 oraz przepisy rozporządzenia Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiającego wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 23 z 27.01.2010, str. 6).

2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może odmówić przyjęcia statku powietrznego wyłącznie ze względu na ważne okoliczności związane z funkcjonowaniem lotniska, uniemożliwiające bezpieczne jego lądowanie.

3. Zarządzający lotniskiem nie może odmówić zezwolenia na lądowanie przymusowe statku powietrznego znajdującego się w niebezpieczeństwie lub statku powietrznego wykonującego lot w celu ochrony życia lub zdrowia ludzi, poszukiwania lub ratownictwa, w celu zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia, a także lot w ramach działań bezpośrednio związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i z obronnością państwa.

Art. 66a. 1. Cywilne statki powietrzne mogą startować z lotnisk wojskowych i lądować na lotniskach wojskowych w przypadku wykonywania lotów:

1) krajowych wyłącznie przez:

   a) samoloty z napędem śmigłowym o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 5700 kg włącznie lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 10,

   b) śmigłowce,

   c) statki powietrzne bez napędu,

   d) aerostaty;

2) w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu ładunków;

3) w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu żołnierzy, funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Służby Ochrony Państwa oraz pracowników wojska, gdy lotniska te spełniają wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 6.

2. Potwierdzenia spełnienia przez lotniska wojskowe wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 6 dokonuje Minister Obrony Narodowej na wniosek jednostki organizacyjnej lub związku organizacyjnego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko wojskowe do użytkowania.

3. Lotniska wojskowe, z których startują i na których lądują wojskowe statki powietrzne lub cywilne statki powietrzne, w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, są lotniskami wykorzystywanymi jedynie do celów wojskowych.

4. Jednostka organizacyjna lub związek organizacyjny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko wojskowe do użytkowania, informują zarządzającego lotniskiem cywilnym, na którym ma lądować cywilny statek powietrzny wykonujący lot z lotniska użytkowanego przez tę jednostkę lub ten związek, iż lotnisko wojskowe jest wykorzystywane jedynie do celów wojskowych i nie jest portem lotniczym lub częścią portu lotniczego, o którym mowa w art. 2 ust. 1 lit. a rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 300/2008/WE". Informacja dotycząca wykorzystywania lotniska wojskowego jedynie do celów wojskowych jest potwierdzona odpowiednią uwagą w planie lotu.

5. Jednostka organizacyjna lub związek organizacyjny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko wojskowe do użytkowania, zapewniają we własnym zakresie ochronę przed aktami bezprawnej ingerencji zagrażającymi bezpieczeństwu lotów, o których mowa w ust. 1.

Art. 66b. 1. W przypadku wykorzystywania lotnisk wojskowych do startów i lądowań cywilnych statków powietrznych wykonujących loty, o których mowa w art. 66a ust. 1:

1) służby żeglugi powietrznej są zapewniane na podstawie art. 7 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 550/2004/WE";

2) stosuje się przepisy art. 27 i art. 155 w zakresie kontroli przewoźników lotniczych lub innych użytkowników cywilnych statków powietrznych oraz osób posiadających licencję personelu lotniczego i podmiotów posiadających certyfikat agenta obsługi naziemnej.

2. Wojskowe służby żeglugi powietrznej zapewnione na podstawie art. 7 ust. 5 rozporządzenia nr 550/2004/WE, spełniają wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej określone na podstawie art. 6 rozporządzenia nr 550/2004/WE.

3. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, środki, które należy podjąć w celu zapewnienia zgodności działań wojskowych służb żeglugi powietrznej ze wspólnymi wymogami dotyczącymi zapewniania służb żeglugi powietrznej określonymi na podstawie art. 6 rozporządzenia nr 550/2004/WE, z uwzględnieniem zasad współpracy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego z odpowiednimi służbami i organami wojskowymi oraz innymi organami państwowymi.

Art. 67. 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 to 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.

3. W celu zapewnienia konsultacji i właściwej reprezentacji interesów stron w portach lotniczych w sprawach z zakresu koordynacji rozkładów lotów, obsługi naziemnej, opłat lotniskowych, a także opłat związanych z obsługą pasażerów niepełnosprawnych i pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej tworzy się:

1) komitet koordynacyjny;

2) komitet przewoźników lotniczych.

3a. Komitet koordynacyjny tworzy się w portach lotniczych, w których wprowadzono koordynację rozkładów lotów. W takim porcie lotniczym może być utworzony jeden komitet koordynacyjny.

3b. Komitet koordynacyjny nie może prowadzić działalności gospodarczej.

3c. Komitet przewoźników lotniczych tworzy się w portach lotniczych, w których roczna wielkość ruchu, ustalona na podstawie danych Eurostat dla ostatniego roku kalendarzowego, wynosi co najmniej 2 000 000 pasażerów lub 50 000 ton towarów. Prezes Urzędu publikuje corocznie w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i na stronie internetowej Urzędu wykaz portów lotniczych, o których mowa w zdaniu pierwszym.

3d. Komitet przewoźników lotniczych może być utworzony w portach lotniczych innych niż wymienione w ust. 3c. Do komitetu przewoźników lotniczych stosuje się przepisy ust. 3a zdanie drugie i ust. 3b.

4. Wprowadzenie oraz zniesienie w porcie lotniczym koordynacji lub organizacji rozkładów lotów, o której mowa w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.

4a. Użytkownik statku powietrznego wykonuje operację lotniczą w przydzielonym czasie na start lub lądowanie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 95/93/WE, oraz w sposób wskazany w chwili przydzielenia.

5. (uchylony)

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad przejrzystości, obiektywizmu i niedyskryminacji oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie koordynacji rozkładów lotów, obsługi naziemnej oraz opłat związanych z obsługą pasażerów niepełnosprawnych i pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej, szczegółowy sposób i tryb tworzenia i działania komitetów, o których mowa w ust. 3.

7. (uchylony)

Art. 67a. (uchylony)

Art. 67b. 1. W porcie lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, Prezes Urzędu powołuje i odwołuje koordynatora zgodnie z rozporządzeniem nr 95/93/WE.

2. Koordynator musi spełniać następujące warunki:

1) posiadać wykształcenie wyższe i wiedzę lub doświadczenie w zakresie planowania rozkładów lotów lub siatki połączeń;

2) posiadać biegłą znajomość języka polskiego i angielskiego;

3) nie być skazany prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne: karne skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bezpieczeństwu powszechnemu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi, prawom osób wykonujących pracę zarobkową oraz wiarygodności dokumentów (wymóg dobrej reputacji);

4) być niezależny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. b rozporządzenia nr 95/93/WE;

5) swoją dotychczasową działalnością dawać rękojmię należytego sprawowania funkcji.

3. Koordynator, powołany w przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE, nie musi posiadać znajomości języka polskiego.

4. Jeżeli koordynatorem jest osoba prawna, warunki, o których mowa w ust. 2, stosuje się do osób działających w jej imieniu w zakresie koordynacji rozkładów lotów oraz osób faktycznie pełniących działalność koordynacyjną.

5. Nadzór nad działalnością koordynatora sprawuje Prezes Urzędu. Prezes Urzędu ocenia działalność koordynatora w szczególności pod względem:

1) spełniania przez koordynatora oraz osoby, o których mowa w ust. 4, warunków, o których mowa w ust. 2;

2) zgodności działań z prawem;

3) niedyskryminacji, niezależności, neutralności i przejrzystości działania;

4) zgodności wydatkowania środków z celami wynikającymi z budżetu koordynatora.

6. W zakresie nadzoru Prezes Urzędu jest uprawniony do:

1) żądania udzielenia przez koordynatora wszelkich wyjaśnień i informacji dotyczących jego działalności;

2) dostępu do wszelkich pomieszczeń, materiałów, dokumentów oraz innych danych związanych z działalnością koordynatora, a także żądania kopii tych materiałów i dokumentów.

7. Prezes Urzędu odwołuje koordynatora, w przypadku gdy:

1) została zniesiona koordynacja rozkładów lotów albo

2) koordynator:

a) przestał spełniać warunki, o których mowa w ust. 2,

b) nie pełni swoich obowiązków w sposób określony w art. 67c ust. 2a,

c) wydatkuje środki niezgodnie z celami wynikającymi z budżetu koordynatora,

d) utracił trwałą zdolność do wykonywania czynności w zakresie koordynacji lub

e) zrezygnował z pełnienia swoich obowiązków, lub

3) osoby, o których mowa w ust. 4, przestały spełniać warunki, o których mowa w ust. 2.

8. Prezes Urzędu odwołuje koordynatora w przypadku trzykrotnej odmowy zatwierdzenia budżetu koordynatora na ten sam okres.

9. W przypadku odwołania koordynatora lub braku możliwości pełnienia przez dotychczasowego koordynatora obowiązków, Prezes Urzędu wyznacza koordynatora zastępującego, pełniącego obowiązki do czasu powołania koordynatora zgodnie z ust. 1 i przepisami wydanymi na podstawie art. 67g albo do czasu ustania przeszkód uniemożliwiających wykonywanie czynności przez dotychczasowego koordynatora. Koordynator zastępujący działa na podstawie budżetu dotychczasowego koordynatora.

10. Koordynatorem zastępującym może być koordynator lub organizator rozkładów lotów powołany dla innego portu lotniczego.

11. Do koordynatora zastępującego nie stosuje się przepisów dotyczących wyboru i powoływania koordynatora oraz opracowywania, zatwierdzania i odmowy zatwierdzania budżetu koordynatora.

Art. 67c. 1. Zadania koordynatora określa rozporządzenie nr 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty.

2. Koordynator działa na własny rachunek i nie jest przedsiębiorcą w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236, z późn. zm.[44)]).

2a. Koordynator działa w sposób niezależny, neutralny, niedyskryminacyjny i przejrzysty.

3. Do koordynatora stosuje się przepisy dotyczące osoby prowadzącej pozarolniczą działalność gospodarczą w rozumieniu przepisów ustaw: z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 163, z późn. zm.[45)]), z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 350, z późn. zm.[46)]), z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1631 i 1674 oraz z 2025 r. poz. 718, 769 i 1159) oraz z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 146, z późn. zm.[47)]).

3a. Koordynator ponosi odpowiedzialność za szkodę spowodowaną wyłącznie z winy umyślnej lub wskutek rażącego niedbalstwa.

4. Koszty koordynacji w porcie lotniczym, w szczególności koszty: bieżącej działalności koordynatora, zapewnienia niezbędnych urządzeń i pomieszczeń, utrzymywania uprawnień, wynagrodzeń koordynatora oraz osób zatrudnionych w jego biurze, pokrywane są z budżetu koordynatora.

---

44) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 1222 i 1871 oraz z 2025 r. poz. 222, 621, 622, 769 i 1168.

45) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 340, 368, 620, 680, 1022 i 1180.

46) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 620, 622, 769, 820, 1083, 1160 i 1216.

47) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 858, 1222, 1593, 1615 i 1915 oraz z 2025 r. poz. 129, 304, 620, 637, 779, 1083, 1192 i 1211.

Art. 67d. 1. Koszty koordynacji rozkładów lotów w porcie lotniczym są pokrywane z opłat za koordynację rozkładów lotów wnoszonych do budżetu koordynatora. Budżet nowo powołanego koordynatora rozkładów lotów nie może przekraczać kwoty przewidzianej w planie gospodarczym załączonym do zgłoszenia kandydata ubiegającego się o powołanie na koordynatora rozkładów lotów. W kosztach koordynacji rozkładów lotów stanowiących podstawę ustalenia opłat za koordynację rozkładów lotów nie mogą być uwzględniane kary pieniężne, o których mowa w ustawie.

2. Opłaty za koordynację rozkładów lotów są wnoszone przez:

1) przewoźników lotniczych – za każdą wykonaną operację lotniczą, dla której zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 95/93/WE przyznane zostały czasy na start lub lądowanie – w wysokości obliczonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 67g;

2) zarządzającego lotniskiem, w porcie lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów i powołano koordynatora – w łącznej wysokości 50 % budżetu koordynatora.

3. W przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE, opłatę za koordynację rozkładów lotów w wysokości budżetu koordynatora ponosi zarządzający lotniskiem w porcie lotniczym, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów i powołano koordynatora na czas określony.

4. W przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE, zarządzający lotniskiem ma prawo do rekompensaty za okres, na który wprowadzono koordynację rozkładów lotów, od podmiotów, którym przyznane zostały czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93/WE, w łącznej wysokości 50 % budżetu koordynatora.

5. Koordynator przedstawia Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia projekt budżetu, opracowany po zasięgnięciu opinii podmiotów, o których mowa w ust. 2. W przypadku budżetu nowo powołanego koordynatora, koordynator przedstawia do zatwierdzenia projekt budżetu, opracowany po zasięgnięciu opinii przewoźników lotniczych regularnie korzystających z portu lotniczego, ich reprezentatywnych organizacji oraz zarządzającego lotniskiem, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93/WE. W przypadku prowadzenia koordynacji rozkładów lotów przez koordynatora w więcej niż jednym porcie lotniczym koordynator przedstawia do zatwierdzenia projekt budżetu dla każdego z portów lotniczych oddzielnie.

6. Prezes Urzędu odmawia zatwierdzenia projektu budżetu, jeżeli został on ustalony niezgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 67g dotyczącymi budżetu koordynatora oraz gdy:

1) budżet przewiduje nadmierne obciążenie podmiotów, o których mowa w ust. 2;

2) budżet nie daje gwarancji zachowania ciągłości wykonywania działalności przez koordynatora;

3) nie zasięgnięto opinii, o których mowa w ust. 5.

7. Zatwierdzenie projektu budżetu przez Prezesa Urzędu następuje w drodze decyzji administracyjnej.

8. W przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE, projekt budżetu przedstawia każdy z podmiotów ubiegających się o powołanie na koordynatora, a Prezes Urzędu zatwierdza budżet koordynatora wraz z jego powołaniem, po zasięgnięciu opinii przewoźników lotniczych i zarządzającego lotniskiem w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 67g. Przepisu ust. 5 nie stosuje się.

9. W przypadku istotnej, uzasadnionej i niemożliwej do przewidzenia na etapie przedstawienia Prezesowi Urzędu budżetu do zatwierdzenia zmiany kosztów koordynacji w okresie, na który zatwierdzono budżet, koordynator przedstawia do zatwierdzenia projekt nowego budżetu. Do momentu zatwierdzenia projektu nowego budżetu koordynator działa na podstawie budżetu zatwierdzonego.

10. Zarządzający lotniskiem dokonuje wpłaty zaliczki do budżetu koordynatora w łącznej wysokości 30 % budżetu koordynatora na podstawie otrzymanej faktury lub innego równoważnego dokumentu.

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

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

3. Do organizatora rozkładów lotów stosuje się odpowiednio przepisy art. 67b ust. 2 i 4–11, art. 67c oraz art. 67d ust. 1, 2, 5–7, 9 i 10, z zastrzeżeniem że w zakresie art. 67d ust. 2 pkt 1 opłaty są wnoszone przez przewoźników lotniczych za każdą operację wykonaną w czasie obowiązywania organizacji rozkładów lotów.

Art. 67f. 1. W razie zniesienia w porcie lotniczym organizacji rozkładów lotów i jednoczesnego wprowadzenia koordynacji rozkładów lotów, dotychczasowy organizator rozkładów lotów staje się koordynatorem.

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

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

Art. 67fa. 1. Na wniosek koordynatora lub zarządzającego lotniskiem, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, podmiot zarządzający przepływem ruchu lotniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 5 rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającego wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego (Dz. Urz. UE L 80 z 26.03.2010, str. 10, z późn. zm.), przedstawia wnioskodawcy przyjęty plan lotu, który dotyczy tego lotniska, bez zbędnej zwłoki, jednak nie później niż zostanie wykonany lot.

2. Koordynator lub zarządzający lotniskiem, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, zapewnia dostęp do posiadanego planu lotu Prezesowi Urzędu, podmiotom, o których mowa w art. 77 ust. 1, właściwym organom kontroli ruchu lotniczego oraz użytkownikom statków powietrznych.

Art. 67fb. Zarządzający lotniskiem w porozumieniu z koordynatorem lub organizatorem rozkładów lotów przed każdym sezonem rozkładowym wyznacza parametry koordynacyjne, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia nr 95/93/WE, i przekazuje je koordynatorowi lub organizatorowi rozkładów lotów.

Art. 67fc. Prezes Urzędu może zarezerwować czasy na start lub lądowanie w przypadkach, o których mowa w art. 9 rozporządzenia nr 95/93/WE.

Art. 67fd. 1. Dotychczasowy koordynator albo organizator rozkładów lotów jest obowiązany, w ciągu 30 dni od dnia powołania nowego koordynatora albo organizatora rozkładów lotów, przekazać nieodpłatnie odpowiednio koordynatorowi albo organizatorowi rozkładów lotów posiadane przez siebie dane, w tym co najmniej odpowiednio:

1) koordynator rozkładów lotów – dane dotyczące monitoringu zgodności operacji z czasami na start lub lądowanie przydzielonymi dla tych operacji, a w przypadku toczącego się procesu koordynacji rozkładów lotów na kolejne sezony – także dane dotyczące otrzymanych zapytań o czasy na start lub lądowanie, przedstawionych przez koordynatora ofert oraz przyznanych czasów na start lub lądowanie,

2) organizator rozkładów lotów – dane dotyczące monitoringu zgodności operacji z zaleconymi rozkładami lotów oraz dane wspomagające ustalenie przydzielonych i wykorzystanych czasów na start lub lądowanie w przeszłości, pozwalające na sprawdzenie spełnienia warunków, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 95/93/WE

– oraz dokumenty niezbędne nowemu koordynatorowi albo organizatorowi rozkładów lotów w celu skutecznej koordynacji albo organizacji rozkładów lotów. Forma przekazania i format danych oraz dokumentów powinny uwzględniać możliwość przetwarzania i dalszego udostępniania tych danych oraz dokumentów przez nowego koordynatora albo organizatora rozkładów lotów.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio w przypadkach, o których mowa w art. 67f ust. 1 i 2.

Art. 67g. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób:

1) wprowadzenia oraz znoszenia koordynacji i organizacji rozkładów lotów – mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie przyznawania czasów na start lub lądowanie w portach lotniczych, konieczność przeprowadzenia konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz przejrzystość postępowania;

2) wyboru, powoływania oraz odwoływania koordynatora i organizatora rozkładów lotów oraz dokumenty i informacje, jakie powinny zostać złożone przez kandydata ubiegającego się o powołanie na koordynatora lub organizatora rozkładów lotów – mając na uwadze przejrzystość procesu wyboru koordynatora i organizatora rozkładów lotów;

3) opracowywania i opiniowania projektu budżetu koordynatora i organizatora rozkładów lotów, termin złożenia projektu budżetu koordynatora i organizatora rozkładów lotów do zatwierdzenia oraz dokumenty i informacje, jakie powinny być złożone do tych projektów – mając na uwadze przejrzystość procesu sporządzania budżetu;

4) obliczania wysokości opłat za koordynację i organizację rozkładów lotów wnoszonych przez przewoźników lotniczych – mając na uwadze zasadę niedyskryminacji oraz dostępność informacji umożliwiających ustalenie wysokości opłat;

5) postępowania Prezesa Urzędu w przypadku zniesienia organizacji i koordynacji rozkładów lotów – mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie przyznawania czasów na start lub lądowanie w portach lotniczych, konieczność przeprowadzenia konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz przejrzystość postępowania;

6) wyznaczania parametrów koordynacyjnych – mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie przyznawania czasów na start lub lądowanie w portach lotniczych oraz przejrzystość procesu wyznaczania tych parametrów;

7) obliczania rekompensaty, o której mowa w art. 67d ust. 4 – mając na uwadze zasadę niedyskryminacji oraz dostępność informacji umożliwiających ustalenie wysokości rekompensaty.

Art. 68. 1. (uchylony)

2. Zarządzający lotniskiem obowiązany jest w szczególności:

1) wykorzystywać lotnisko zgodnie z jego przeznaczeniem;

2) prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi użytkowników lotniska;

3) utrzymywać lotnisko i jego elementy w stanie odpowiadającym warunkom technicznym określonym przez właściwy organ oraz zgodnie z danymi wpisanymi do rejestru lotnisk;

4) (uchylony)

5) zapewniać udzielenie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku;

6) udostępnić użytkownikom lotniska informacje zawarte w instrukcji operacyjnej lotniska;

7) zapewniać organom administracji lotniczej wykonującym czynności służbowe na lotnisku warunki niezbędne do wykonywania tych czynności;

8) udostępniać Prezesowi Urzędu, niezależnie od innych obowiązków informacje niezbędne do prowadzenia ewidencji danych dotyczących ruchu statków powietrznych, wielkości ruchu pasażerskiego i przewozu ładunków, zgodnie z systematyką określoną w rozporządzeniu nr 437/2003/WE z dnia 27 lutego 2003 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, towarów i poczty, odpowiednich przepisach krajowych i międzynarodowych (Dz. Urz. WE L 066 z 11.03.2003);

9) niezwłocznie zawiadamiać Prezesa Urzędu oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania;

10) zorganizować system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska;

11) koordynować prace lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego;

12) zapewnić dostarczanie informacji meteorologicznej dla potrzeb użytkowników lotnisk;

13) posiadać prawo używania nieruchomości w okresie eksploatacji lotniska, z zastrzeżeniem art. 65;

14) monitorować teren w granicach powierzchni ograniczających przeszkody pod względem obecności przeszkód lotniczych i innych zagrożeń dla statków powietrznych.

2a. Zarządzający lotniskiem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, uniemożliwia wykonywanie czynności mających wpływ na bezpieczeństwo lotów, jeżeli dalsze ich wykonywanie zagrażałoby temu bezpieczeństwu.

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

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 celnych. Zgoda ta jest udzielana na czas oznaczony.

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. 25 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/399 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie unijnego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz. Urz. UE L 77 z 23.03.2016, str. 1, z późn. zm.).

2e. W przypadku wykonywania lotu międzynarodowego przez cywilny statek powietrzny w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu ładunków lub osób, o których mowa w art. 66a ust. 1

pkt 3, jednostka organizacyjna lub związek organizacyjny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko wojskowe do użytkowania:

1) zawiadamiają z co najmniej 24-godzinnym wyprzedzeniem najbliższego komendanta placówki Straży Granicznej, naczelnika urzędu celno-skarbowego oraz kierownika placówki granicznej kontroli sanitarnej, weterynaryjnej i fitosanitarnej o planowanym przekroczeniu granicy państwowej przez statek powietrzny przewożący ładunek lub osoby nienależące do załogi w celu kontroli tego statku, ładunku lub osób;

2) zapewniają funkcjonariuszom i pracownikom placówki Straży Granicznej, urzędu celno-skarbowego oraz placówki granicznej kontroli sanitarnej, weterynaryjnej i fitosanitarnej dojazd do miejsca dokonywania kontroli i powrót z tego miejsca.

2f. Przepisu ust. 2e nie stosuje się w przypadku wykonywania międzynarodowych lotów w granicach obszaru Schengen.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obowiązany jest ponadto:

1) prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający ciągłość ruchu lotniczego;

1a) niezwłocznie zawiadamiać Prezesa Urzędu oraz instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 8 rozporządzenia nr 255/2010/UE, o wszystkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na pojemność kontroli ruchu lotniczego lub zapotrzebowanie ruchu lotniczego, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania;

2) niezwłocznie zawiadamiać zainteresowanych o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania;

3) posiadać system zarządzania bezpieczeństwem na lotniskach – w zakresie wymaganym przez przepisy międzynarodowe oraz przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 6;

4) koordynować prace zespołu ochrony lotniska;

5) posiadać zaktualizowany plan generalny;

6) określić granicę części lotniczej lotniska podlegającą zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu;

7) posiadać zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1;

8) przeprowadzić analizę przepustowości, o której mowa w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93/WE, w przypadkach i terminie określonych w tym przepisie albo na pisemne żądanie Prezesa Urzędu w terminie określonym w tym żądaniu, nie krótszym niż 3 miesiące od dnia otrzymania żądania.

3a. Prezes Urzędu żąda, zgodnie z ust. 3 pkt 8, przeprowadzenia analizy przepustowości w przypadku:

1) przypuszczenia, że dostępna przepustowość jest niewystarczająca dla obecnych lub planowanych operacji;

2) uznania, że istnieją potencjalne, w szczególności środowiskowe, ograniczenia dla wykonywania operacji lotniczych, których istnienie może wymagać zmiany statusu portu lotniczego na port koordynowany albo z organizacją rozkładów lotów;

3) przypuszczenia, że przepustowość portu lotniczego lub inne czynniki, które były podstawą do wyznaczenia portu jako koordynowanego albo z organizacją rozkładów lotów, nie uzasadniają dalszej koordynacji albo organizacji rozkładów lotów.

3b. W przypadku gdy zarządzający lotniskiem nie wykona obowiązku, o którym mowa w ust. 3 pkt 8, egzekucja tego obowiązku odbywa się zgodnie z przepisami ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, w formie wykonania zastępczego. Prezes Urzędu rekomenduje podmioty mogące zrealizować ten obowiązek.

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 2016/399/UE, 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 wymogu oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych określonych w art. 2 pkt 3 rozporządzenia 2016/399/UE, niepodlegających odprawie granicznej, od pasażerów innych lotów podlegających odprawie granicznej według zasad określonych w załączniku nr VI pkt 2 do tego rozporządzenia.

Art. 69. 1. Starty i lądowania na lotnisku mogą odbywać się wyłącznie w sposób zgodny z przepisami instrukcji operacyjnej danego lotniska.

2. Zarządzający lotniskiem może zezwolić tylko na taką eksploatację lotniska lub jego części dla celów nielotniczych, która nie narusza przepisów bezpieczeństwa ruchu lotniczego i nie ogranicza jego możliwości eksploatacyjnych określonych w instrukcji operacyjnej.

3. Instrukcja operacyjna lotniska określa w szczególności:

1) dane techniczno-operacyjne lotniska, w tym charakterystykę pola wzlotów, płaszczyzn wznoszenia (podejścia) oraz przeszkód lotniczych w rejonie lotniska;

2) procedury podejścia do lądowania i procedury odlotu, uwzględniające lokalne ograniczenia wynikające z przepisów o ochronie środowiska;

3) zasady utrzymania i eksploatacji pola wzlotów;

4) organizację naziemnego ruchu statków powietrznych, środków transportowych i osób pieszych na terenie lotniska;

5) dane o wzrokowych i radiowych pomocach nawigacyjnych;

6) zasady i środki udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu.

4. Instrukcja operacyjna lotniska podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu po uzgodnieniu z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego.

Art. 69a. Do lotnisk, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1, nie stosuje się art. 69 ust. 1, 3 i 4 oraz wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 63 pkt 4 i 5 oraz art. 83 ust. 1, z wyjątkiem przepisów dotyczących udzielania niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku.

Art. 70. 1. Zarządzający lotniskiem albo podmiot, który posiada prawo własności do nieruchomości, na której znajduje się lotnisko, może przekazać zarządzanie tym lotniskiem innemu podmiotowi spełniającemu wymagania określone w art. 55 ust. 2, po dostarczeniu przez ten podmiot dokumentów, o których mowa w art. 55 ust. 3 pkt 1, 3–5, 8 i 9, 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.

4. W przypadku przekazania zarządzania lotniskiem użytku wyłącznego nie stosuje się przepisu art. 59a ust. 4 w zakresie dotyczącym kontroli sprawdzającej na lotnisku wykonywanej przed wydaniem decyzji administracyjnej.

Art. 71. 1. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, ograniczyć ruch na lotnisku lub zamknąć dla ruchu lotniczego na czas oznaczony lotnisko niespełniające wymagań technicznych lub eksploatacyjnych określonych na podstawie niniejszej ustawy.

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

Art. 71a. 1. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem lub na wniosek wojewody właściwego miejscowo dla portu lotniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylającego dyrektywę 2002/30/WE (Dz. Urz. UE L 173 z 12.06.2014, str. 65), może, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadzić w porcie lotniczym ograniczenia operacyjne, o których mowa w art. 2 ust. 6 tego rozporządzenia.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera co najmniej:

1) określenie portu lotniczego;

2) propozycję ograniczenia operacyjnego, które ma być wprowadzone w porcie lotniczym;

3) uzasadnienie określające cel środowiskowy, jaki ma zostać osiągnięty poprzez wprowadzenie ograniczenia operacyjnego wraz z przewidywanymi skutkami ekonomiczno-społecznymi dla regionu;

4) informacje o realizacji art. 6 ust. 2 lit. a–c rozporządzenia nr 598/2014/UE – w przypadku wniosku zarządzającego portem lotniczym.

3. Jeżeli w trakcie postępowania prowadzonego na podstawie ust. 1 zostanie złożony wniosek o wprowadzenie ograniczeń operacyjnych dotyczący tego samego portu lotniczego, Prezes Urzędu zawiesza postępowanie wszczęte na podstawie tego

wniosku do czasu zakończenia wcześniejszego postępowania, o czym informuje wnioskodawcę. W przypadku wniosków złożonych w tym samym dniu, jako pierwszy rozpatrywany jest wniosek, który wcześniej wpłynął do Prezesa Urzędu.

Art. 71b. 1. Decyzję, o której mowa w art. 71a ust. 1, wydaje się w uzgodnieniu z wojewodą właściwym miejscowo ze względu na położenie portu lotniczego oraz po przeprowadzeniu przez zarządzającego tym portem lotniczym konsultacji, o których mowa w art. 6 ust. 2 lit. d rozporządzenia nr 598/2014/UE.

2. Zarządzający portem lotniczym przeprowadza konsultacje zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 71e, po otrzymaniu od Prezesa Urzędu informacji o toczącym się na podstawie art. 71a postępowaniu.

3. Zarządzający portem lotniczym przedkłada w ramach konsultacji informacje, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 71e, oraz propozycje ograniczeń operacyjnych, które mają być wprowadzone w porcie lotniczym.

4. Organy i jednostki właściwe ze względu na rodzaj informacji, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 71e, są obowiązane do dostarczenia stosownych informacji zarządzającemu portem lotniczym, na jego wniosek.

5. Decyzję, o której mowa w art. 71a ust. 1, Prezes Urzędu wydaje w oparciu o przedstawiony przez zarządzającego portem lotniczym wynik konsultacji.

6. Od decyzji, o której mowa w art. 71a ust. 1, zarządzającemu portem lotniczym, którego dotyczą ograniczenia, służy odwołanie do ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 71c. 1. Ograniczenia operacyjne wprowadzone decyzją, o której mowa w art. 71a ust. 1, Prezes Urzędu zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu nie później niż w terminie 6 miesięcy przed wprowadzeniem ograniczeń operacyjnych i nie później niż na 2 miesiące przed określeniem parametrów koordynacyjnych przydziałów czasu na start i lądowanie, o których mowa w art. 2 lit. m rozporządzenia nr 95/93/WE, dla danego portu lotniczego w odpowiednim sezonie rozkładowym.

2. W przypadku wprowadzenia ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym i na czas ich obowiązywania, zarządzający lotniskiem jest obowiązany do zamieszczenia na swojej stronie internetowej:

1) danych zebranych przez system pomiaru hałasu;

2) zasad zarządzania ruchem lotniczym w porcie lotniczym w zakresie jego wpływu na poziom hałasu.

Art. 71d. 1. Prezes Urzędu na wniosek zainteresowanego podmiotu wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, zwolnienia, o których mowa w art. 9 i art. 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE.

2. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze wyjątkowy charakter zwolnień, o których mowa w ust. 1, oraz zasadę niedyskryminacji, określi, w drodze rozporządzenia:

1) wykaz państw, z których przewoźnicy lotniczy mogą ubiegać się o uzyskanie zwolnienia, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia nr 598/2014/UE;

2) szczegółowe warunki uzyskania zwolnień, o których mowa w art. 9 i art. 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE;

3) dokumenty dołączane do wniosków o wydanie zwolnień, o których mowa w art. 9 i art. 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE;

4) wzór wniosków o wydanie zwolnień, o których mowa w art. 9 i art. 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE.

Art. 71e. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie potrzebę ograniczenia lub zmniejszenia uciążliwości hałasu w porcie lotniczym, określi, w drodze rozporządzenia:

1) zakres informacji wymaganych do przeprowadzenia konsultacji w celu wprowadzenia ograniczeń operacyjnych, o których mowa w art. 2 ust. 6 rozporządzenia nr 598/2014/UE;

2) tryb i sposób prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 71b ust. 1;

3) katalog podmiotów uprawnionych do uczestnictwa w konsultacjach;

4) szczegółowy sposób oraz terminy, w jakich podmioty, o których mowa w art. 71b ust. 4, przekazują zarządzającemu portem lotniczym informacje określone zgodnie z pkt 1.

Art. 72. 1. Lotnisko może zostać wykreślone z rejestru lotnisk decyzją Prezesa Urzędu:

1) na wniosek podmiotu zakładającego lotnisko lub działającego z jego upoważnienia zarządzającego lotniskiem;

2) jeżeli trwale zaprzestano jego eksploatacji.

2. W przypadku gdy zarządzający rażąco naruszył przepisy niniejszej ustawy, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wzywa go do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w określonym terminie. Po bezskutecznym upływie

tego terminu Prezes Urzędu cofa zarządzającemu zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego lub wykreśla lotnisko z rejestru lotnisk.

Art. 73. 1. Statki powietrzne wykonujące loty międzynarodowe startują i lądują na lotniskach wyznaczonych do startów i lądowań statków powietrznych w ruchu międzynarodowym, zwanych dalej „lotniskami międzynarodowymi".

2. W przypadku wyznaczenia lotniska jako lotniska międzynarodowego dokonuje się odpowiedniego wpisu do rejestru lotnisk.

3. Lotnisko, o którym mowa w ust. 4, jest obiektem transportu publicznego w rozumieniu ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1145, 1222, 1717 i 1881 oraz z 2025 r. poz. 1077 i 1080).

4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, lotniska międzynarodowe, z uwzględnieniem potrzeb danego regionu oraz przepisów określających lotnicze przejścia graniczne.

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 art. 146 oraz po powiadomieniu instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.

6. Koszty związane z kontrolą ruchu granicznego i kontrolą celną w przypadkach startów i lądowań, o których mowa w ust. 5, ponosi zarządzający lotniskiem.

Art. 74. 1. Służby publiczne i organy administracji publicznej korzystają z obiektów i urządzeń lotniska w zakresie niezbędnym do wykonywania ich zadań.

2. 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 cieplnej, 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 2025 r. poz. 184) oraz innych ustaw określających zadania służb i organów, o których mowa w ust. 1.

Art. 75. 1. Zarządzający lotniskiem może pobierać opłaty za korzystanie z obiektów, urządzeń lub usług udostępnianych wyłącznie przez tego zarządzającego lotniskiem, związanych ze startem, lądowaniem, oświetleniem, parkowaniem statków powietrznych lub obsługą ładunków (towarów i poczty) lub pasażerów (opłaty lotniskowe), z zastrzeżeniem ust. 3. Opłaty lotniskowe są pobierane od podmiotu na rzecz którego udostępniane są te obiekty, urządzenia lub usługi, od użytkownika statku powietrznego lub innego eksploatującego statek powietrzny w momencie wykonywania operacji lotniczej. Opłaty lotniskowe obejmują również opłaty i dopłaty, o których mowa w ust. 4.

2. Opłaty lotniskowe nie obejmują usług, o których mowa w art. 176, a także korzystania z urządzeń i przestrzeni lotniska oraz scentralizowanej infrastruktury, o których mowa w art. 180 ust. 2 i 3.

3. Opłaty lotniskowe nie obejmują usług związanych z obsługą pasażerów niepełnosprawnych oraz pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1107/2006 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 26.07.2006, 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.

4a. Na lotniskach użytku publicznego, na których występują problemy dotyczące ochrony środowiska związane z ochroną:

1) powierzchni ograniczających przeszkody przed naruszeniem ich przez drzewa lub krzewy,

2) wzrokowych pomocy nawigacyjnych przed zakłóceniami ich funkcjonowania przez drzewa lub krzewy

– zarządzający lotniskiem może ustalić dopłaty do opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 1, albo wyodrębnić opłatę środowiskową. W takim przypadku zarządzający lotniskiem ma obowiązek utworzenia funduszu celowego w wysokości pobieranych dopłat albo opłat związanych z ochroną środowiska, którego środki są przeznaczane wyłącznie na pokrycie kosztów ochrony środowiska związanych z prowadzeniem działań zapobiegawczych, kosztów usuwania drzew lub krzewów oraz kosztów opinii biegłych, usług prawnych i zasądzonych odszkodowań z tym związanych.

5. Środki funduszy, o których mowa w ust. 4 i 4a, są przechowywane na wyodrębnionych oprocentowanych rachunkach bankowych. Uzyskane odsetki bankowe powiększają środki tych funduszy.

6. W kosztach stanowiących podstawę ustalania przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego opłat lotniskowych nie mogą być uwzględniane kary pieniężne, o których mowa w ustawie i w ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r. o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.

Art. 76. 1. Nie pobiera się opłat lotniskowych na lotniskach użytku publicznego od podmiotu realizującego w interesie publicznym zadania związane z wykonaniem lotu:

1) w celu zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego, chyba że lot ten jest wykonywany w ramach prowadzonej działalności gospodarczej – potwierdzonego:

   a) statusem lotu:

      – HOSP (lot statku powietrznego wykonywany w celu niesienia pomocy medycznej zgłoszony przez odpowiednie służby medyczne), lub

      – SAR (lot statku powietrznego wykonującego akcję poszukiwawczo-ratowniczą), lub

      – HUM (lot statku powietrznego biorącego udział w akcji humanitarnej), lub

   b) odpowiednią uwagą w planie lotu;

2) w przypadkach ochrony granic, zapewnienia bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego – potwierdzonego:

   a) statusem lotu:

      – STATE (lot państwowego i cywilnego statku powietrznego w misjach wojskowych, policyjnych, celnych lub Straży Granicznej), lub

      – GARDA (hasło, na jakie statek powietrzny wykonuje zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy), lub

   b) odpowiednią uwagą w planie lotu;

3) wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny, głowy państwa, przewodniczącego parlamentu lub jego izby, szefa rządu lub osoby zajmującej stanowisko równorzędne – potwierdzonego:

   a) statusem lotu HEAD (lot polskiego statku powietrznego nadany przez Komendanta Służby Ochrony Państwa), lub

   b) odpowiednią uwagą w planie lotu.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, przekazuje zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego, nie później niż w ciągu 24 godzin od zaistnienia zdarzenia będącego podstawą do pobierania opłat lotniskowych, w sposób określony przez zarządzającego lotniskiem w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3, kopię planu lotu potwierdzającego prawo do skorzystania ze zwolnienia.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego zawiera w taryfie opłat lotniskowych informację odnośnie do lotów zwolnionych z opłat lotniskowych na podstawie ust. 1.

4. W przypadku lotów wojskowych statków powietrznych oraz wojskowych statków powietrznych państw obcych wykonywanych na lotniskach, o których mowa w art. 60 ust. 3, opłaty lotniskowe określa się w umowie operacyjnej, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 83 ust. 2, zawartej przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego

oraz jednostkę organizacyjną wskazaną przez Ministra Obrony Narodowej, z uwzględnieniem udziału obu stron umowy w założeniu lotniska użytku publicznego oraz w ponoszeniu kosztów utrzymywania i eksploatacji tego lotniska.

Art. 77. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przed wprowadzeniem lub zmianą opłat lotniskowych opracowuje projekt taryfy opłat lotniskowych z wyszczególnieniem wysokości opłat standardowych, dodatkowych i zniżek od tych opłat wraz z zasadami ich naliczania i udzielania oraz przeprowadza konsultacje projektu taryfy opłat lotniskowych z przewoźnikami lotniczymi stale korzystającymi z danego lotniska lub podmiotami ich reprezentującymi, w szczególności działającym na danym lotnisku komitetem przewoźników lotniczych lub stowarzyszeniami przewoźników lotniczych. Zarządzający lotniskiem może przeprowadzić konsultacje także z innymi podmiotami korzystającymi z obiektów, urządzeń lub usług, o których mowa w art. 75 ust. 1. Konsultacje dotyczą wysokości, struktury, zasad naliczania opłat lotniskowych oraz udzielania zniżek od tych opłat.

2. Przewoźnikiem lotniczym stale korzystającym z lotniska, o którym mowa w ust. 1, jest przewoźnik lotniczy, który spełnia jeden z następujących warunków:

1) w sezonie rozkładowym, w którym prowadzone są konsultacje, wykonuje regularny przewóz lotniczy do lub z danego lotniska, lub wykonywał taki przewóz w sezonie rozkładowym poprzedzającym sezon, w którym prowadzone są konsultacje i zgłosił zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego zamiar wykonywania regularnego przewozu lotniczego w równoważnym sezonie rozkładowym, w stosunku do którego wykonywał taki przewóz;

2) w sezonie rozkładowym poprzedzającym sezon, w którym prowadzone są konsultacje lub w sezonie rozkładowym, w którym prowadzone są konsultacje, wykonał 10 lub więcej lotów nieregularnych i nadal wykonuje przewóz lotniczy z tego lotniska w czasie prowadzenia konsultacji.

3. Celem konsultacji, o których mowa w ust. 1, jest przekazanie informacji dotyczących proponowanych opłat lotniskowych i uzyskanie opinii podmiotów, o których mowa w ust. 1, oraz osiągnięcie przez strony porozumienia w sprawie taryfy opłat lotniskowych w możliwie najszerszym zakresie.

4. Podmioty, o których mowa w ust. 1, przedstawiają opinie wraz z uzasadnieniem, w szczególności dotyczącym wpływu proponowanych zmian na ich sytuację ekonomiczno-operacyjną. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przed podjęciem decyzji w sprawie taryfy opłat lotniskowych rozpatruje przedstawione z uzasadnieniem opinie, a w przypadku ich nieuwzględnienia sporządza uzasadnienie, które przekazuje niezwłocznie podmiotom, o których mowa w ust. 1.

5. Prezes Urzędu może zażądać od zarządzającego lotniskiem użytku publicznego przedstawienia dokumentacji potwierdzającej właściwe przeprowadzenie konsultacji, o których mowa w ust. 1, w tym opinii podmiotów, o których mowa w ust. 1, oraz uzasadnienia ich nieuwzględnienia.

6. Informacje przekazywane podczas konsultacji, o których mowa w ust. 1 i art. 77c ust. 1 i 3, stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2022 r. poz. 1233 oraz z 2025 r. poz. 794).

Art. 77a. 1. Na wniosek zarządzającego lotniskiem użytku publicznego minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, może w drodze decyzji administracyjnej:

1) ustanowić sieć portów lotniczych stanowiącą grupę lotnisk użytku publicznego zarządzanych przez tego samego zarządzającego, w ramach której wprowadza się wspólny system opłat lotniskowych, albo

2) wyrazić zgodę na zastosowanie przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego wspólnego systemu opłat lotniskowych na lotniskach użytku publicznego obsługujących to samo miasto lub konurbację

– mając na uwadze konieczność realizacji zasad niedyskryminacji oraz uwzględniając istniejące programy, strategie i decyzje w zakresie polityki transportowej dotyczącej lotnictwa cywilnego.

2. Przed złożeniem wniosku, o którym mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem użytku publicznego przeprowadza konsultacje z przewoźnikami lotniczymi stale korzystającymi z tych lotnisk, planowanych do objęcia siecią portów lotniczych albo wspólnym systemem opłat lotniskowych lub podmiotami ich reprezentującymi, w szczególności działającymi na tych lotniskach komitetami przewoźników lotniczych lub stowarzyszeniami przewoźników lotniczych, dotyczące propozycji ustanowienia odpowiednio sieci portów lotniczych albo wspólnego systemu opłat lotniskowych.

3. Przez przewoźnika lotniczego stale korzystającego z lotniska, o którym mowa w ust. 2, rozumie się przewoźnika lotniczego, o którym mowa w art. 77 ust. 2.

4. W przypadku gdy co najmniej jedno z lotnisk planowanych do objęcia wspólnym systemem opłat lotniskowych dla lotnisk obsługujących to samo miasto lub konurbację:

1) obsługuje w ciągu roku więcej niż 5 000 000 pasażerów, albo

2) obsłużyło największą liczbę pasażerów spośród lotnisk użytku publicznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku kalendarzowym poprzedzającym złożenie wniosku o wyrażenie zgody na zastosowanie przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego wspólnego systemu opłat lotniskowych, jeżeli żadne lotnisko w Rzeczypospolitej Polskiej nie spełnia kryterium określonego w pkt 1

– minister właściwy do spraw transportu, nie później niż na miesiąc przed dniem wyrażenia zgody na zastosowanie wspólnego systemu opłat lotniskowych, przesyła do Komisji Europejskiej informację o planowanym wyrażeniu tej zgody.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, zarządzający lotniskiem przeprowadza w stosunku do każdego z lotnisk planowanych do objęcia wspólnym systemem opłat konsultacje zgodnie z art. 77c.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb ustanawiania sieci portów lotniczych i wspólnego systemu opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze konieczność zapewnienia przejrzystości systemu opłat lotniskowych.

Art. 77b. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku nie więcej niż 5 000 000 pasażerów przekazuje Prezesowi Urzędu oraz podmiotom, o których mowa w art. 77 ust. 1, do wiadomości, nie później niż na 40 dni przed planowanym terminem wejścia w życie taryfy opłat lotniskowych, ustaloną przez niego, po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 77, taryfę opłat lotniskowych.

2. Prezes Urzędu, w terminie 14 dni od dnia otrzymania taryfy opłat lotniskowych, o której mowa w ust. 1, w drodze decyzji administracyjnej, nakazuje zmianę taryfy opłat lotniskowych w przypadku, gdy jest ona niezgodna z zasadami dotyczącymi ustalania opłat lotniskowych ustalonymi w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym lub w przepisach międzynarodowych, w tym gdy zarządzający lotniskiem nie dopełnił obowiązku przeprowadzenia konsultacji zgodnie z art. 77. W decyzji Prezes Urzędu określa, czy zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany do ponownego przeprowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, biorąc pod uwagę zakres nakazanej zmiany oraz jej wpływ na przewoźników lotniczych.

3. Prezes Urzędu może, w celu weryfikacji zgodności taryfy opłat lotniskowych z zasadami, o których mowa w ust. 2, zażądać od zarządzającego lotniskiem przedstawienia informacji potwierdzających zgodność taryfy opłat lotniskowych z tymi zasadami. W takim przypadku termin 14 dni, o którym mowa w ust. 2, biegnie od dnia otrzymania żądanych informacji. W okresie tym przekazana do wiadomości Prezesa Urzędu taryfa opłat lotniskowych nie wchodzi w życie.

4. Z zastrzeżeniem ust. 3, taryfa opłat lotniskowych, o której mowa w ust. 1, wchodzi w życie, jeżeli Prezes Urzędu nie nakazał jej zmiany w terminie, o którym mowa w ust. 2 lub 7.

5. Przewoźnik lotniczy stale korzystający z danego lotniska, o którym mowa w art. 77 ust. 2, lub podmiot reprezentujący takich przewoźników, w szczególności działający na danym lotnisku komitet przewoźników lotniczych lub stowarzyszeniami przewoźników lotniczych, w terminie 14 dni od dnia otrzymania taryfy opłat lotniskowych, o której mowa w ust. 1, może w przypadku uznania, iż ustalona przez zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, taryfa opłat lotniskowych narusza zasady ustalania opłat lotniskowych określone w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym lub przepisach międzynarodowych, zwrócić się do Prezesa Urzędu z wnioskiem o nakazanie zmiany taryfy opłat lotniskowych, o której mowa w ust. 1, na tym lotnisku.

6. Wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 5, przedstawia się uzasadnienie obejmujące:

1) wskazanie postanowień taryfy opłat lotniskowych naruszających zasady, o których mowa w ust. 5;

2) wskazanie przepisów Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawa lotniczego lub prawa międzynarodowego, które zostały naruszone;

3) argumenty potwierdzające naruszenia, o których mowa w pkt 1.

7. Po rozpatrzeniu wniosku, o którym mowa w ust. 5, w przypadku stwierdzenia, że taryfa opłat lotniskowych, o której mowa w ust. 1, narusza zasady ustalania tych opłat określone w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym lub przepisach międzynarodowych Prezes Urzędu, w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku, w drodze decyzji administracyjnej, nakazuje jej zmianę. Przepis ust. 3 stosuje się odpowiednio.

8. Przepisy ust. 1–7 stosuje się odpowiednio do zmiany poszczególnych postanowień taryfy opłat lotniskowych.

9. W przypadku nowo zakładanych lotnisk użytku publicznego przepisy ust. 1–7 stosuje się, przy czym konsultacje, o których mowa w art. 77 ust. 1, prowadzone są z przewoźnikami lotniczymi, którzy planują wykonywanie operacji do lub z danego lotniska użytku publicznego w sezonie rozkładowym, w którym planowane jest wejście w życie taryfy opłat lotniskowych lub w pierwszym sezonie rozkładowym następującym po sezonie, w którym planowane jest wejście w życie opłat, i poinformowali o takich planach zarządzającego lotniskiem, lub z przedstawicielami tych przewoźników. Konsultacje, o których mowa w zdaniu poprzednim mogą zostać rozpoczęte już po złożeniu przez zarządzającego lotniskiem wniosku o wydanie certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 3 pkt 3, z zastrzeżeniem, iż tak konsultowane opłaty lotniskowe wejdą w życie nie wcześniej, niż po uzyskaniu przez tego zarządzającego wymaganych przepisami ustawy certyfikatów i zezwoleń.

10. Przepisów ust. 1–9 nie stosuje się do zarządzającego lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku nie więcej niż 5 000 000 pasażerów, które jest lotniskiem użytku publicznego obsługującym największą liczbę pasażerów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 77c. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obsługującym w ciągu roku więcej niż 5 000 000 pasażerów albo – jeżeli żadne lotnisko użytku publicznego w Rzeczypospolitej Polskiej nie spełnia tego kryterium – lotniskiem użytku publicznego, które w roku kalendarzowym poprzedzającym rozpoczęcie konsultacji obsłużyło największą liczbę pasażerów spośród lotnisk na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, oprócz realizacji obowiązku prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, jest obowiązany do corocznego prowadzenia konsultacji z podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1, dotyczących funkcjonowania systemu opłat lotniskowych, wysokości tych opłat oraz jakości usług świadczonych w zamian za opłaty lotniskowe. W ramach prowadzonych konsultacji zarządzający lotniskiem przekazuje podmiotom, o których mowa w art. 77 ust. 1, informacje dotyczące w szczególności metody ustalania opłat oraz związanych z opłatami kosztów i przychodów, w tym pochodzących ze środków publicznych, jak również usług i elementów infrastruktury udostępnianych w zamian za pobierane opłaty, w tym stopnia wykorzystania tej infrastruktury oraz prognoz dotyczących ruchu lotniczego i opłat, a także planów rozwoju infrastruktury i ich wpływu na przepustowość portu lotniczego.

2. Przepisu ust. 1 zdanie pierwsze nie stosuje się, jeżeli w trakcie ostatnich przeprowadzonych konsultacji, o których mowa w ust. 1 albo w art. 77 ust. 1, zawarte zostało porozumienie między zarządzającym lotniskiem a podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1, w którym został określony inny termin prowadzenia konsultacji. W takim przypadku konsultacje prowadzone są w terminie określonym w tym porozumieniu.

3. Prezes Urzędu może z urzędu albo na uzasadniony wniosek przewoźnika lotniczego, o którym mowa w art. 77 ust. 2, lub podmiotu reprezentującego takich przewoźników nakazać zarządzającemu tym lotniskiem przeprowadzenie dodatkowych konsultacji, wskazując jednocześnie na uzasadnienie dla takiego żądania. Zakres konsultacji jest tożsamy z zakresem określonym w ust. 1.

4. Na wniosek zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, przed przeprowadzeniem konsultacji, o których mowa w ust. 1, 3 lub w art. 77 ust. 1, przewoźnicy lotniczy są obowiązani przedstawić zarządzającemu lotniskiem informacje dotyczące w szczególności prognoz ruchu, rodzaju i liczby eksploatowanych statków powietrznych oraz ich działalności na tym lotnisku.

5. Przewoźnik lotniczy, który mimo wniosku zarządzającego lotniskiem użytku publicznego nie przedstawił informacji, o których mowa w ust. 4, traci prawo do udziału w najbliższych konsultacjach, o których mowa w ust. 1, 3 lub w art. 77 ust. 1.

Art. 77d. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1, po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, z co najmniej kwartalnym wyprzedzeniem przed planowanym dniem wejścia w życie, taryfę opłat lotniskowych wraz z jej uzasadnieniem.

2. W przypadkach uzasadnionych wyjątkowymi, niemożliwymi do przewidzenia wcześniej okolicznościami, na wniosek zarządzającego lotniskiem użytku publicznego zawierający uzasadnienie opisujące te okoliczności, Prezes Urzędu może wyrazić zgodę na skrócenie terminu, o którym mowa w ust. 1. Termin przedstawienia taryfy opłat lotniskowych do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu nie może być jednak krótszy niż 2 miesiące przed planowanym dniem wejścia tej taryfy w życie.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do zmiany poszczególnych postanowień taryfy opłat lotniskowych.

4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do usunięcia oczywistej omyłki pisarskiej w taryfie opłat lotniskowych oraz do zmian wynikających bezpośrednio ze zmiany przepisów prawa w zakresie innym niż przepisy ustawy dotyczące opłat lotniskowych, pod warunkiem że zmiany te nie mają wpływu na wysokość opłat lotniskowych lub zniżek. W takiej sytuacji zarządzający lotniskiem dokonuje samodzielnie zmiany postanowień taryfy i przekazuje zmienioną taryfę do wiadomości Prezesa Urzędu. Zmiana wchodzi w życie, pod warunkiem że w terminie 7 dni od dnia jej otrzymania Prezes Urzędu nie wyrazi sprzeciwu.

5. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, odmawia zatwierdzenia taryfy opłat lotniskowych albo jej części lub nakazuje jej zmianę, w przypadku gdy jest ona niezgodna z zasadami dotyczącymi ustalania opłat lotniskowych ustalonymi w Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, prawie lotniczym, przepisach prawa Unii Europejskiej lub w przepisach międzynarodowych, w tym gdy zarządzający lotniskiem nie dopełnił obowiązku przeprowadzenia konsultacji zgodnie z art. 77 lub art. 77c. W decyzji Prezes Urzędu określa, czy zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany do ponownego przeprowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, biorąc pod uwagę zakres nakazanej zmiany oraz jej wpływ na przewoźników lotniczych.

6. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, odmówić zatwierdzenia taryfy opłat lotniskowych albo jej części lub nakazać jej zmianę, w przypadku gdy w sposób istotny i nieuzasadniony odbiega ona od informacji przedstawionych w zatwierdzonym planie generalnym lub gdy zarządzający lotniskiem użytku publicznego nie dopełnił obowiązku, o którym mowa w art. 77e ust. 1.

Art. 77e. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1, jest obowiązany do rozpoczęcia negocjacji z przewoźnikami lotniczymi, o których mowa w art. 77 ust. 2, lub z podmiotami ich reprezentującymi celem zawarcia porozumienia w sprawie jakości świadczonych przez niego usług. Negocjacje w sprawie jakości usług mogą być prowadzone w ramach konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1 lub w art. 77c.

2. W porozumieniu określa się co najmniej poziom usług świadczonych przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, uwzględniając system lub wysokość opłat lotniskowych oraz poziom usług, do którego uprawnieni są przewoźnicy lotniczy w zamian za opłaty lotniskowe.

3. Zawarte porozumienie zarządzający lotniskiem użytku publicznego przekazuje do wiadomości Prezesowi Urzędu wraz z taryfą opłat lotniskowych w przypadku przekazania jej do zatwierdzenia, lub niezwłocznie po jego zawarciu, gdy zostało ono zawarte w innym terminie niż okres prowadzenia konsultacji projektu taryfy opłat lotniskowych.

Art. 77f. 1. Przed podjęciem decyzji o inwestycji o dużej skali zarządzający lotniskiem użytku publicznego, o którym mowa w art. 77c ust. 1, jest obowiązany do przeprowadzenia konsultacji z podmiotami, o których mowa w art. 77 ust. 1, dotyczących planowanych inwestycji. Konsultacje te mogą odbywać się w ramach konsultacji opłat lotniskowych, o których mowa w art. 77 ust. 1 lub art. 77c, albo w ramach negocjacji w sprawie jakości świadczonych usług, o których mowa w art. 77e ust. 1.

2. Za inwestycję o dużej skali, o której mowa w ust. 1, uznaje się każdą inwestycję polegającą na rozbudowie lub przebudowie istniejącej lub budowie nowej infrastruktury, wpływającą w sposób znaczący na przepustowość poszczególnych elementów infrastruktury lotniska, w szczególności pasa startowego i terminalu pasażerskiego.

3. Prezes Urzędu może zażądać od zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, przedstawienia informacji o przebiegu i wynikach konsultacji, o których mowa w ust. 1.

Art. 77g. 1. Liczbę obsłużonych pasażerów, o której mowa w art. 77a ust. 4, art. 77b ust. 1 i 10 oraz art. 77c ust. 1, ustala się na podstawie danych Eurostat dla ostatniego roku kalendarzowego poprzedzającego wyrażenie zgody, o której mowa w art. 77a ust. 1, lub rozpoczęcie konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1, art. 77c lub art. 77f, dla którego dane te są dostępne.

2. Prezes Urzędu publikuje corocznie w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i na stronie internetowej Urzędu wykaz lotnisk, o których mowa w art. 77c ust. 1.

Art. 77h. 1. Taryfa opłat lotniskowych dla lotniska użytku publicznego lub zmiana jej postanowień zatwierdzona przez Prezesa Urzędu oraz taryfa opłat lotniskowych lub zmiana jej postanowień przekazana do wiadomości Prezesowi Urzędu, w odniesieniu do której Prezes Urzędu nie nakazał zmiany, podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. Taryfa opłat lotniskowych jest zamieszczana w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego podaje do publicznej wiadomości aktualną taryfę opłat lotniskowych, w szczególności przez jej zamieszczenie na swojej stronie internetowej, o ile taką posiada.

Art. 77i. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może zróżnicować wysokość opłat lotniskowych ze względu na:

1) jakość, zakres lub koszty dotyczące korzystania z obiektów, urządzeń lub poszczególnych usług świadczonych przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego na lotnisku, w tym w terminalach lub ich częściach, w celu zapewnienia podmiotom, o których mowa w art. 75 ust. 1, usług dostosowanych do ich indywidualnych potrzeb lub udostępnienia tym podmiotom przeznaczonego do danego celu terminalu lub jego części, lub

2) jakiekolwiek inne obiektywne i przejrzyste przesłanki

– pod warunkiem zachowania zasad niedyskryminacji i równego traktowania.

2. Dostęp do obiektów, urządzeń lub poszczególnych usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb, o których mowa w ust. 1, jest otwarty dla podmiotów, o których mowa w art. 75 ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. W przypadku gdy o dostęp do obiektów, urządzeń lub poszczególnych usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb, o których mowa w ust. 1, ubiega się większa liczba podmiotów niż może uzyskać ten dostęp ze względu na ograniczenia przepustowości lotniska, zarządzający lotniskiem użytku publicznego zapewnia do nich dostęp na podstawie podanych do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty kryteriów określonych przez tego zarządzającego.

4. Kryteria, o których mowa w ust. 3, powinny być adekwatne, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne.

5. W przypadku uznania, iż określone przez zarządzającego lotniskiem kryteria, o których mowa w ust. 3, nie spełniają wymagań określonych w ust. 4, podmiot, o którym mowa w art. 75 ust. 1, lub podmiot reprezentujący takie podmioty, może zwrócić się do Prezesa Urzędu z wnioskiem o zbadanie ich zgodności w tym zakresie i nakazanie ich zmiany.

6. Prezes Urzędu, z urzędu lub na wniosek, o którym mowa w ust. 5, w drodze decyzji administracyjnej, nakazuje zarządzającemu lotniskiem zmianę kryteriów, o których mowa w ust. 3, w przypadku uznania, iż nie spełniają one wymagań określonych w ust. 4.

Art. 77j. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowe warunki, sposób i tryb prowadzenia konsultacji, o których mowa w art. 77 ust. 1 i art. 77c, w tym zakres przedstawianych informacji,

2) szczegółowe wymagania dotyczące ustalania taryfy opłat lotniskowych,

3) tryb zatwierdzania taryfy opłat lotniskowych i tryb jej publikacji

– kierując się zasadami niedyskryminacji, przejrzystości, powiązania opłat z kosztami udostępniania obiektów i urządzeń oraz usług, a także mając na uwadze konieczność zapewnienia efektywnego nadzoru nad opłatami lotniskowymi.

Art. 77k. 1. Prezes Urzędu sporządza roczne sprawozdanie z realizacji zadań z zakresu nadzoru nad opłatami lotniskowymi.

2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, jest publikowane na stronie internetowej Urzędu.

Art. 78. 1. Zarządzający lotniskiem ma prawo zatrzymać statek powietrzny tymczasowo w celu zabezpieczenia roszczenia z tytułu opłat lotniskowych należnych od użytkownika statku powietrznego i szkód wyrządzonych przez niego na lotnisku, z zastrzeżeniem art. 156.

2. Tymczasowe zatrzymanie statku powietrznego traci moc w razie złożenia odpowiedniego zabezpieczenia lub w razie dokonania zajęcia na podstawie postanowienia sądowego.

3. Zarządzający lotniskiem odpowiada za szkody wynikłe wskutek nieuzasadnionego zatrzymania statku powietrznego.

Art. 78a. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może odmówić podmiotowi, o którym mowa w art. 75 ust. 1, korzystania z obiektów, urządzeń lub świadczenia usług, jeżeli podmiot ten dopuścił się zwłoki, w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego, w regulowaniu opłat lotniskowych należnych temu zarządzającemu, pod warunkiem że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych, pasażerów lub ładunków (towarów i poczty).

2. Przed zastosowaniem odmowy, o której mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany do wyznaczenia podmiotowi, który dopuścił się zwłoki, dodatkowego terminu do wykonania zobowiązania, nie krótszego niż 5 dni roboczych oraz wskazania, iż w razie bezskutecznego upływu wyznaczonego terminu zarządzający lotniskiem może zastosować tę odmowę.

3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego niezwłocznie informuje podmiot, który pomimo upływu wyznaczonego terminu nie uregulował zaległych opłat lotniskowych, o podjęciu decyzji w sprawie odmowy, o której mowa w ust. 1.

4. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego niezwłocznie informuje Prezesa Urzędu o podjęciu decyzji w sprawie odmowy, o której mowa w ust. 1. Prezes Urzędu nie ponosi odpowiedzialności za skutki spowodowane odmową, o której mowa w ust. 1.

5. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przyznaje podmiotowi, o którym mowa w ust. 1, prawo do korzystania z obiektów i urządzeń oraz usług objętych odmową niezwłocznie po uregulowaniu przez ten podmiot zaległych opłat lotniskowych stanowiących podstawę do odmowy.

6. Odmowa, o której mowa w ust. 1, nie może spowodować podjęcia działań określonych w art. 156.

Art. 79. 1. Prezes Urzędu nadzoruje lotniska w zakresie zapewniania ich bezpiecznej eksploatacji.

2. W przypadku lotnisk lotnictwa państwowego wykorzystywanych przez lotnictwo cywilne Prezes Urzędu nadzoruje te lotniska w zakresie zapewniania ich bezpiecznej eksploatacji przez lotnictwo cywilne.

3. Prezes Urzędu wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, wytyczne w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w ADR.AR.A.040 załącznika II do rozporządzenia nr 139/2014/UE.

Art. 80. Zarządzający lotniskiem odpowiada za bezpieczną eksploatację lotniska, w tym za nałożone na niego zadania związane z ochroną lotniska.

Art. 80a. Zarządzający lotniskiem opracowuje i przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, program ochrony lotniska.

Art. 81. 1. Przebywanie w części lotniczej lotniska, a także na innym terenie wydzielonym i odpowiednio oznakowanym, a w szczególności ruch kołowy i pieszy oraz korzystanie z urządzeń lotniska, jest dozwolone tylko za zezwoleniem zarządzającego lotniskiem.

2. Zarządzający lotniskiem wydaje zezwolenie na przebywanie na terenie, o którym mowa w ust. 1, uwzględniając potrzeby organów służb ruchu lotniczego oraz służb państwowych wykonujących zadania ustawowe.

Art. 82. 1. W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotniska zarządzający lotniskiem:

1) opracowuje instrukcję operacyjną lotniska;

2) (uchylony)

3) wydaje zarządzenia, nakazy lub zakazy oraz polecenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku, obowiązujące w stosunku do wszystkich osób znajdujących się na terenie lotniska;

4) wzywa właściwe służby publiczne do podjęcia działań w stosunku do osób niepodporządkowujących się nakazom i zakazom lub zagrażających w inny sposób bezpieczeństwu lotów lub porządkowi na lotnisku;

5) decyduje o podjęciu działań przez służbę ochrony lotniska w stosunku do osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym lub lotnisku i przekazaniu jej właściwym organom;

6) wnioskuje o dokonanie redukcyjnego odstrzału zwierzyny, stosownie do przepisów prawa łowieckiego, w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa operacji lotniczych przez zwierzynę, gdy inne metody ochrony okazały się nieskuteczne;

7) wnioskuje o wydanie decyzji:

   a) w sprawie usunięcia drzewa lub krzewu stanowiącego przeszkodę lotniczą do starosty właściwego dla nieruchomości, na której znajduje się przeszkoda lotnicza,

   b) w sprawie usunięcia przeszkody lotniczej, która nie jest obiektem budowlanym, drzewem lub krzewem, a stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, do:

      – Prezesa Urzędu – w przypadku lotniska wpisanego do rejestru lotnisk cywilnych,

      – Ministra Obrony Narodowej – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych,

      – ministra właściwego do spraw wewnętrznych – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego;

8) zawiadamia niezwłocznie:

   a) w przypadku stwierdzenia, że na terenie znajdującym się w granicach powierzchni ograniczających przeszkody są wznoszone lub znajdują się obiekty mogące stanowić przeszkody lotnicze albo że istniejące przeszkody lotnicze nie są oznakowane zgodnie z wymogami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 2:

      – Prezesa Urzędu – w przypadku lotniska wpisanego do rejestru lotnisk cywilnych,

      – Ministra Obrony Narodowej – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych,

      – ministra właściwego do spraw wewnętrznych – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego,

   b) właściwy organ nadzoru budowlanego – w przypadku, o którym mowa w lit. a, w zakresie obiektów budowlanych oraz urządzeń związanych z prowadzoną budową.

1a. Zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 6–8, w odniesieniu do lotnisk wpisanych wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanych wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego wykonuje jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego.

1b. Zadanie starosty określone w ust. 1 pkt 7 lit. a jest zadaniem z zakresu administracji rządowej.

2. Do złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 7, jest uprawniony również zakładający lotnisko, o którym mowa w art. 55 ust. 2 pkt 1–3, i Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

3. Do usuwania drzewa lub krzewu znajdującego się na nieruchomościach objętych decyzją, o której mowa w ust. 1 pkt 7 lit. a, z wyjątkiem drzewa lub krzewu usuwanego z nieruchomości wpisanych do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów art. 33 i rozdziału 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 i 1940 oraz z 2025 r. poz. 884).

4. Do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzją, o której mowa w ust. 1 pkt 7 lit. a, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 82) oraz art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2025 r. poz. 567).

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 7 lit. a, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:

1) dokumentację geodezyjną określającą wysokość nad poziomem morza i współrzędne drzewa lub krzewu, które ma zostać usunięte, oraz mapę poglądową obejmującą obszar objęty wnioskiem;
2) wypisy i wyrysy z operatu ewidencji gruntów i budynków lub odpisy z księgi wieczystej dla nieruchomości, na której znajduje się drzewo lub krzew objęte wnioskiem;
3) dowody potwierdzające, że drzewo lub krzew objęte wnioskiem stanowi przeszkodę lotniczą.

6. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 7 lit. b, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:

1) dokumentację geodezyjną określającą wysokość nad poziomem morza i współrzędne przeszkody lotniczej, która ma zostać usunięta, oraz mapę poglądową obejmującą obszar objęty wnioskiem;
2) wypisy i wyrysy z operatu ewidencji gruntów i budynków lub odpisy z księgi wieczystej dla nieruchomości, na której znajduje się przeszkoda lotnicza.

7. Posiadacz nieruchomości zapewnia geodecie posiadającemu uprawnienia zawodowe do wykonywania samodzielnych funkcji w dziedzinie geodezji i kartografii, działającemu na rzecz zakładającego lotnisko, o którym mowa w art. 55 ust. 2 pkt 1–3, zarządzającego lotniskiem, jednostki organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego albo Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, dostęp do nieruchomości umożliwiający dokonanie pomiarów drzew, krzewów lub obiektów mogących stanowić przeszkody lotnicze.

8. W sprawie usunięcia przeszkody lotniczej, która nie jest obiektem budowlanym, drzewem lub krzewem, a stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, rozstrzyga, w drodze decyzji administracyjnej:

1) Prezes Urzędu – w przypadku lotniska wpisanego do rejestru lotnisk cywilnych;
2) Minister Obrony Narodowej – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych;
3) minister właściwy do spraw wewnętrznych – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego.

Art. 83. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki eksploatacji lotnisk, mając na względzie klasyfikację lotnisk i obowiązki zarządzającego lotniskiem, o których mowa w art. 68.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, w celu zapewnienia wspólnej bezpiecznej eksploatacji lotnisk, warunki i zasady wykorzystywania lotnisk wojskowych przez lotnictwo cywilne oraz obowiązki zarządzających tymi lotniskami.

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, w celu zapewnienia wspólnej bezpiecznej eksploatacji lotnisk, warunki i zasady wykorzystywania lotnisk lotnictwa służb porządku publicznego przez lotnictwo cywilne oraz obowiązki zarządzających tymi lotniskami.

4. Jeżeli lotniska, o których mowa w ust. 2 i 3, eksploatowane są wspólnie przez lotnictwo wojskowe i lotnictwo służb porządku publicznego, wówczas Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, warunki i zasady wspólnej bezpiecznej eksploatacji tych lotnisk.

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.

Art. 83b. 1. Warunkiem wykazania biegłości językowej, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, jest pozytywny wynik egzaminu językowego złożonego przed komisją egzaminacyjną powołaną przez Prezesa Urzędu albo zarządzającego lotniskiem.

2. Językiem, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, jest język polski.

3. Do egzaminu, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 99, w tym przepisy wydane na podstawie ust. 6 tego artykułu.

4. Pozytywny wynik egzaminu, o którym mowa w ust. 1, potwierdza się przez wydanie zaświadczenia, które stanowi certyfikat w rozumieniu ADR.OPS.B.029 lit. c załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE.

Art. 83c. 1. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem, w drodze decyzji administracyjnej, udziela odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, jeżeli z oceny bezpieczeństwa, o której mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, wynika, że zastosowanie tego odstępstwa nie obniży poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem dołącza:

1) analizę bezpieczeństwa w zakresie zapobiegania wtargnięciom na drogę startową przeprowadzoną w ramach systemu, o którym mowa w ADR.OR.D.005 lit. b pkt 4 załącznika III do rozporządzenia nr 139/2014/UE;

2) opinię lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa na drodze startowej.

3. Ocena bezpieczeństwa, o której mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, uwzględnia:

1) wyniki analizy bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 2 pkt 1;

2) opinię, o której mowa w ust. 2 pkt 2;

3) opinię instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, funkcjonującej na danym lotnisku;

4) wyniki kontroli przeprowadzonej na danym lotnisku przez Prezesa Urzędu;

5) układ lotniska i lokalne uwarunkowania eksploatacyjne i techniczne oraz liczbę częstotliwości wykorzystywanych na danym lotnisku;

6) strukturę ruchu lotniczego (krajowy, międzynarodowy) danego lotniska, w tym sezonowe szczyty ruchu;

7) wszelkie zgłoszenia zdarzeń lotniczych, mogących mieć wpływ na wyniki oceny bezpieczeństwa.

Rozdział 3

Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa lotnisk

Art. 84. 1. Zarządzający lotniskiem jest obowiązany zapewnić ochronę przeciwpożarową lotniska, w tym znajdujących się na jego terenie obiektów budowlanych.

2. Zarządzający lotniskiem obowiązany jest w szczególności:

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;

2) (uchylony)

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

4) utrzymywać niezbędne środki ratownicze i przeciwpożarowe.

3. Lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza jest jednostką ochrony przeciwpożarowej w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 188).

4. Pracownicy zatrudnieni w lotniskowej służbie ratowniczo-gaśniczej powinni spełniać wymagania w zakresie kwalifikacji zawodowych oraz warunków fizycznych i psychicznych określone w odrębnych przepisach.

5. Pracownicy zatrudnieni w lotniskowej służbie ratowniczo-gaśniczej podlegają specjalistycznemu szkoleniu przeprowadzanemu na koszt zarządzającego lotniskiem.

6. Jednostki systemu ochrony zdrowia, organy administracji publicznej, jednostki Państwowej Straży Pożarnej i inne służby publiczne współdziałają w przygotowywaniu i realizacji planów, o których mowa w ust. 2 pkt 1, i podlegają w tym zakresie koordynacji zarządzającego lotniskiem.

7. Plan, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, w szczególności określa zasady koordynacji działań służb, o których mowa w ust. 6.

Art. 85. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych:

1) wymagania dotyczące przygotowania lotniska do sytuacji zagrożenia oraz planu działania w sytuacji zagrożenia, uwzględniając klasyfikację lotnisk przyjętą dla celów ratowniczo-gaśniczych;

2) zakres obowiązków podmiotów, o których mowa w art. 84 ust. 6, z uwzględnieniem zadań tych jednostek określonych odrębnymi przepisami oraz zadań zarządzającego lotniskiem w zakresie koordynacji;

3) warunki i program szkolenia służb ratowniczo-gaśniczych, o których mowa w art. 84 ust. 2 pkt 3, uwzględniając klasyfikację lotnisk przyjętą dla celów ratowniczo-gaśniczych.

Rozdział 4

Otoczenie lotniska i lotnicze urządzenia naziemne

Art. 86. 1. Do lotniczych urządzeń naziemnych należą obiekty i urządzenia do kierowania, kontroli, nadzoru i zabezpieczania obsługi ruchu lotniczego.

2. Zakładającemu lotnisko, zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego oraz instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej przysługuje prawo zakładania lotniczych urządzeń naziemnych na nieruchomościach sąsiadujących z lotniskiem oraz prawo dostępu do nich.

2a. W celu ochrony lotniczych urządzeń naziemnych przed zakłóceniami ich działania wyznacza się powierzchnie ograniczające zabudowę zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 92 ust. 1, dla urządzeń:

1) wpisanych do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych, o którym mowa w art. 88 ust. 1;

2) wskazanych w planie generalnym lotniska;

3) określonych w decyzji o wprowadzeniu zmian w systemie funkcjonalnym;

4) dla których wydano decyzję o pozwoleniu na budowę.

2b. Podmiot, o którym mowa w ust. 2, przekazuje Prezesowi Urzędu dane wektorowe dotyczące granic poziomych i pionowych wraz z wartościami atrybutowymi, przedstawiające powierzchnie ograniczające zabudowę, w wersji elektronicznej, odniesione przestrzennie w układzie współrzędnych Światowego Systemu Geograficznego 1984 (WGS-84), w celu uwzględnienia tych powierzchni w uzgodnieniach, o których mowa w ust. 7, oraz opiniach, o których mowa w ust. 11.

3. Zakładanie oraz utrzymywanie lotniczych urządzeń naziemnych jest celem publicznym w rozumieniu ustawy o gospodarce nieruchomościami.

4. Do odszkodowania za ograniczenia własności wynikające z wykorzystania uprawnień określonych w ust. 2 oraz do okoliczności i trybu wywłaszczenia nieruchomości stosuje się przepisy ustawy o gospodarce nieruchomościami.

5. Przepisy ust. 2–4 mają odpowiednie zastosowanie do lotniczych urządzeń naziemnych zakładanych przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, także na nieruchomościach znajdujących się poza sąsiedztwem lotnisk.

6. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego oraz instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego obowiązani są utrzymywać lotnicze urządzenia naziemne w pełnej sprawności technicznej oraz używać ich zgodnie z przeznaczeniem.

7. Prezes Urzędu uzgadnia projekty miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, projekty planów ogólnych gmin, projekty decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu oraz opiniuje projekty planów zagospodarowania przestrzennego województwa, dla terenów, na których jest planowane lub znajduje się lotnicze urządzenie naziemne oraz wyznaczono powierzchnie ograniczające zabudowę, pod względem bezpieczeństwa ruchu lotniczego i prawidłowego funkcjonowania lotniczych urządzeń naziemnych.

8. W terminie 14 dni od dnia zatwierdzenia planu generalnego lotniska, zatwierdzenia zmiany planu generalnego lotniska, otrzymania decyzji o wpisie lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych, decyzji

o pozwoleniu na budowę lotniczego urządzenia naziemnego, decyzji o wprowadzeniu zmian w systemie funkcjonalnym lub każdej innej decyzji o zmianie powierzchni ograniczających zabudowę, podmiot, o którym mowa w ust. 2, przekazuje do organu samorządu terytorialnego właściwego w sprawach planowania i zagospodarowania przestrzennego na terenie, na którym wyznaczono powierzchnie ograniczające zabudowę, oraz do wojewody właściwego miejscowo dla terenu, na którym wyznaczono powierzchnie ograniczające zabudowę, mapę w skali 1:25 000 z tymi powierzchniami, w celu uwzględnienia wskazanych ograniczeń wysokości zabudowy przy planowaniu przestrzennym.

9. Przepisów ust. 7 i 8, w zakresie powierzchni ograniczających zabudowę, nie stosuje się do nieruchomych obiektów:

1) o wysokości do 15 m nad poziomem otaczającego terenu lub wody, położonych w odległości większej niż 600 m od urządzenia;

2) o konstrukcjach kratowych, położonych w odległości większej niż 600 m od urządzenia;

3) których rzut poziomy głównej konstrukcji zawiera się w okręgu o promieniu 5 m (w tym maszt z odciągami), położonych w odległości większej niż 600 m od urządzenia.

10. Powierzchnie ograniczające zabudowę wyznacza się z uwzględnieniem istniejących obiektów budowlanych o wysokości powyżej 15 m nad poziomem otaczającego terenu lub wody oraz ukształtowania terenu.

11. Prezes Urzędu wydaje opinie o możliwości lokalizacji inwestycji ze względu na wysokość zabudowy na obszarze obowiązywania powierzchni ograniczających zabudowę.

12. Informacje o zewnętrznych granicach zasięgu poziomego powierzchni ograniczających zabudowę są udostępniane na stronie internetowej Urzędu.

13. Prezes Urzędu udziela zgody na odstąpienie od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających zabudowę po zasięgnięciu opinii właściciela lotniczego urządzenia naziemnego, jeżeli Prezes Urzędu uzna, że obiekt nie będzie zakłócał działania lotniczego urządzenia naziemnego.

Art. 87. 1. Obiekty naturalne i sztuczne, w tym obiekty budowlane, położone w granicach powierzchni ograniczających przeszkody wskazanych w decyzjach, o których mowa w art. 87^{8} ust. 1, w zatwierdzonym planie generalnym, promesie zezwolenia na założenie lotniska dla inwestycji, o której mowa w ustawie z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego, nie mogą być wyższe niż wysokości określone przez te powierzchnie, wyznaczone zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 92 ust. 2, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 3 i 4. Powierzchnie ograniczające przeszkody wyznaczają granice, w ramach których obiekty mogą wystawać w przestrzeni powietrznej.

2. Przy obliczaniu wysokości obiektu, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się także umieszczone na nim kominy, reklamy, anteny oraz inne urządzenia, a w przypadku dróg lub linii kolejowych również ich skrajnie.

3. Zgody na powstanie obiektu stałego o charakterze trwałym, którego wysokość przekracza wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody, udziela, w drodze decyzji administracyjnej:

1) Prezes Urzędu – w przypadku lotniska wpisanego do rejestru lotnisk cywilnych,

2) Minister Obrony Narodowej – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych,

3) minister właściwy do spraw wewnętrznych – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego

– jeżeli uzna – po zasięgnięciu opinii odpowiednio zarządzającego lotniskiem albo jednostki organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego i instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego, o ile taka służba funkcjonuje na lotnisku – że obiekt ten nie stanowi niedopuszczalnego zagrożenia dla ruchu statków powietrznych oraz zostaną spełnione warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 2.

4. Dopuszcza się powstanie obiektu stałego o charakterze czasowym lub obiektu ruchomego przekraczającego wysokość wyznaczoną przez powierzchnie ograniczające przeszkody, jeżeli zostaną spełnione warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 2 oraz lokalizacja obiektu zostanie uzgodniona odpowiednio z zarządzającym lotniskiem albo jednostką organizacyjną zarządzającą lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego oraz z instytucją zapewniającą służbę ruchu lotniczego – o ile taka służba funkcjonuje na lotnisku.

Art. 87^{1}. 1. Przeszkodami lotniczymi są obiekty:

1) wyższe niż wysokości określone przez wyznaczone powierzchnie ograniczające przeszkody;

2) o wysokości od 100 m powyżej poziomu otaczającego terenu lub wody, zlokalizowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej;

3) występujące w pasie drogi startowej bez względu na ich wysokość;

4) inne niż obiekty, o których mowa w pkt 1–3, które zostały uznane przez Prezesa Urzędu, Ministra Obrony Narodowej albo ministra właściwego do spraw wewnętrznych za przeszkodę lotniczą ze względu na potencjalne zagrożenie dla ruchu statków powietrznych.

2. Uznanie, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, następuje w drodze decyzji administracyjnej. Postępowanie może być wszczęte z urzędu albo na wniosek zarządzającego lotniskiem albo jednostki organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego lub instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

3. Prezes Urzędu, Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych prowadzą w zakresie swojej właściwości ewidencję przeszkód lotniczych.

4. Ewidencja przeszkód lotniczych jest jawna w zakresie informacji podlegających udostępnieniu zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 92 ust. 2.

5. Wpisu do ewidencji przeszkód lotniczych dokonuje się na podstawie zgłoszenia zawierającego informacje określone w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 2.

6. Zgłoszenia przeszkody lotniczej do Prezesa Urzędu, Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych dokonuje:

1) właściciel nieruchomości, użytkownik wieczysty albo osoba, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością, na której znajduje się przeszkoda lotnicza;

2) zarządzający lotniskiem albo jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, w którego granicach powierzchni ograniczających przeszkody znajduje się przeszkoda lotnicza – w przypadku braku osoby, o której mowa w pkt 1, albo gdy miejsce pobytu tej osoby nie jest znane i nie jest możliwe do ustalenia na podstawie katastru nieruchomości w rozumieniu art. 2 pkt 8 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne; zarządzający lotniskiem ma prawo dostępu do nieruchomości, na której znajduje się przeszkoda lotnicza w granicach powierzchni ograniczających przeszkody, celem pomiaru i weryfikacji danych o tej przeszkodzie;

3) podmiot, który doprowadził do powstania obiektu, o którym mowa w art. 87 ust. 4;

4) podmiot, który uzyskał pozwolenie na wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, wydane na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1125 oraz z 2025 r. poz. 409) – w przypadku przedsięwzięć zlokalizowanych na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

7. W przypadku zmiany w zakresie informacji podlegających zgłoszeniu podmiot obowiązany do zgłoszenia przeszkody lotniczej przekazuje uaktualnione informacje do Prezesa Urzędu, Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

8. Nie wymagają zgłoszenia przeszkody lotnicze określone w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 2.

9. Prezes Urzędu przekazuje informacje o przeszkodach lotniczych do opublikowania w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3.

10. Obowiązkowi zgłoszenia do Prezesa Urzędu, Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych podlegają także urządzenia, które ze względu na emisję silnych powietrznych fal uderzeniowych lub wyrzut dużych ilości gazu ziemnego do atmosfery mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla ruchu lotniczego, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 2, zwane dalej „urządzeniami o charakterze niebezpiecznym”. Przepisy ust. 4–9 stosuje się odpowiednio.

Art. 87[1a].[48)] 1. Obiekty budowlane, w tym tymczasowe obiekty budowlane, o wysokości równej 50 m albo większej, ale mniejszej niż 100 m powyżej poziomu otaczającego terenu lub wody, zlokalizowane na terytorium Rzeczypospolitej

[48)] Dodany przez art. 1 pkt 2 ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

Polskiej oraz na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej, podlegają zgłoszeniu do Ministra Obrony Narodowej, o ile nie zostały wpisane do ewidencji przeszkód lotniczych.

2. Zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się nie później niż 2 miesiące przed dniem osiągnięcia przez obiekt budowlany wysokości 50 m powyżej poziomu otaczającego terenu lub wody.

3. Zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, w formie dokumentów elektronicznych opatrzonych kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, a w przypadku braku możliwości złożenia kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego – w formie dokumentów elektronicznych oraz wydruku z własnoręcznym czytelnym podpisem, dokonuje podmiot:

1) będący właścicielem nieruchomości, użytkownikiem wieczystym, osobą, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, albo innym podmiotem władającym lub gospodarującym nieruchomością, na której znajduje się obiekt budowlany, w zależności od tego, kto faktycznie włada lub gospodaruje tą nieruchomością;

2) który uzyskał pozwolenie na wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, wydane na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej – w przypadku przedsięwzięć zlokalizowanych na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

4. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

1) dane kontaktowe podmiotu, o którym mowa w ust. 3:

   a) imię i nazwisko,

   b) firmę albo nazwę,

   c) adres korespondencyjny,

   d) adres poczty elektronicznej,

   e) numer telefonu, jeżeli podmiot wyraża na to zgodę;

2) skrócony opis techniczny z podaniem nazwy, rodzaju i charakterystyki obiektu budowlanego oraz jego konstrukcji;

3) dane określające lokalizację obiektu budowlanego oraz jego najwyższego punktu, w układzie współrzędnych Światowego Systemu Geodezyjnego 1984 (WGS84), z rozdzielczością zapisu 1/100 sekundy, a także identyfikator lub numer działki ewidencyjnej, na której znajduje się obiekt, wraz z podaniem nazwy i numeru obrębu ewidencyjnego i nazwy miejscowości;

4) dane określające wysokość powyżej poziomu otaczającego terenu lub wody najwyższego punktu obiektu budowlanego, w układzie wysokościowym PL-EVRF2007-NH z rozdzielczością zapisu 1/10 m oraz rzędną terenu dla projektowanego obiektu z rozdzielczością zapisu 1/10 m;

5) przewidywany termin zakończenia budowy obiektu budowlanego;

6) przewidywany termin osiągnięcia przez obiekt budowlany wysokości 50 m powyżej poziomu otaczającego terenu lub wody.

5. Minister Obrony Narodowej prowadzi, w formie elektronicznej przy użyciu systemu teleinformatycznego, ewidencję zgłoszonych obiektów budowlanych, o których mowa w ust. 1. W ewidencji zamieszcza się dane i informacje, o których mowa w ust. 4. Ewidencja jest jawna w zakresie danych i informacji, o których mowa w ust. 4 pkt 2–6.

6. W przypadku:

1) zmiany w zakresie danych, o których mowa w ust. 4 pkt 1,

2) zmiany wysokości obiektu budowlanego, o którym mowa w ust. 1, skutkującej wygaśnięciem obowiązku jego zgłoszenia,

3) likwidacji obiektu budowlanego, o którym mowa w ust. 1

– podmiot, o którym mowa w ust. 3, niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 14 dni odpowiednio od dnia zaistnienia zmiany albo od dnia likwidacji obiektu budowlanego, zawiadamia o tym Ministra Obrony Narodowej, w celu aktualizacji ewidencji, o której mowa w ust. 5.

7. W przypadku, o którym mowa w ust. 6 pkt 1, zawiadomienie zawiera uaktualnione dane.

8. Na podstawie zawiadomienia, o którym mowa w ust. 6, Minister Obrony Narodowej aktualizuje ewidencję, o której mowa w ust. 5.

9. W przypadku gdy nie ma podmiotu, o którym mowa w ust. 3, albo gdy miejsce jego pobytu nie jest znane lub nie jest możliwe do ustalenia na podstawie katastru nieruchomości w rozumieniu art. 2 pkt 8 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne, przedstawiciel Ministra Obrony Narodowej ma prawo dostępu do nieruchomości, na której znajduje się obiekt budowlany, o którym mowa w ust. 1, w celu pomiaru i weryfikacji danych i informacji, o których mowa w ust. 4 pkt 2–4, o tym obiekcie, a w przypadku stwierdzenia rozbieżności między stanem faktycznym a danymi i informacjami zawartymi w ewidencji, o której mowa w ust. 5, dokonuje się z urzędu jej aktualizacji.

10. Minister Obrony Narodowej może upoważnić kierownika podległej mu lub przez niego nadzorowanej jednostki organizacyjnej do załatwiania spraw związanych z obsługą zgłoszeń i zawiadomień dotyczących obiektów budowlanych, o których mowa w ust. 1, oraz do prowadzenia ewidencji, o której mowa w ust. 5.

Art. 87[2]. 1. Przeszkody lotnicze oznakowuje się, z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 92 ust. 2, chyba że nie podlegają oznakowaniu na podstawie tych przepisów albo zostały zwolnione z obowiązku oznakowania przez:

1) Ministra Obrony Narodowej – w przypadku:
   a) przeszkód lotniczych, o których mowa w art. 87[1] ust. 1 pkt 1 i 3 – w zakresie lotnisk wpisanych wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych,
   b) obiektów uznanych za przeszkody lotnicze przez Ministra Obrony Narodowej zgodnie z art. 87[1] ust. 1 pkt 4;
2) ministra właściwego do spraw wewnętrznych – w przypadku:
   a) przeszkód lotniczych, o których mowa w art. 87[1] ust. 1 pkt 1 i 3 – w zakresie lotnisk wpisanych wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego,
   b) obiektów uznanych za przeszkody lotnicze przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych zgodnie z art. 87[1] ust. 1 pkt 4;
3) Prezesa Urzędu – w przypadkach innych niż określone w pkt 1 i 2, z tym że zwolnienie z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych, o których mowa w art. 87[1] ust. 1 pkt 2, następuje po uzgodnieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.

2. Do oznakowania przeszkody lotniczej jest obowiązany:

1) właściciel nieruchomości, użytkownik wieczysty albo osoba, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością, na której znajduje się przeszkoda lotnicza;
2) zarządzający lotniskiem albo jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, w którego granicach powierzchni ograniczających przeszkody znajduje się przeszkoda lotnicza – w przypadku braku osoby, o której mowa w pkt 1, albo gdy miejsce pobytu tej osoby nie jest znane i nie jest możliwe do ustalenia na podstawie katastru nieruchomości w rozumieniu art. 2 pkt 8 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne;
3) zarządzający lotniskiem albo jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, w którego granicach powierzchni ograniczających przeszkody znajduje się przeszkoda lotnicza, jeżeli obiekt wcześniej niebędący przeszkodą lotniczą stał się nią w wyniku budowy, rozbudowy lub zmiany cech lotniska;
4) wnioskodawca w sprawach, o których mowa w art. 87[1] ust. 1 pkt 4, a w przypadku gdy postępowanie zostało wszczęte z urzędu – posiadacz nieruchomości, na której znajduje się przeszkoda lotnicza;
5) podmiot, który uzyskał pozwolenie na wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, wydane na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej – w przypadku przedsięwzięć zlokalizowanych na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Prezes Urzędu, Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych, w drodze decyzji administracyjnej, zwalnia z obowiązku oznakowania przeszkody lotniczej albo zezwala na zmianę sposobu lub rodzaju jej oznakowania, w przypadkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 2, jeżeli nie spowoduje to obniżenia bezpieczeństwa żeglugi powietrznej lub wynika to ze względów technicznych przeszkody lotniczej.

4. Zarządzającemu lotniskiem, jednostce organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego oraz instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, w przypadku gdy jest ona wnioskodawcą w sprawach, o których mowa w art. 87[1] ust. 1 pkt 4, przysługuje prawo dostępu do nieruchomości, na której znajduje się przeszkoda lotnicza,

w celu jej oznakowania, po poinformowaniu o tym fakcie, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, właściciela nieruchomości, użytkownika wieczystego albo osoby, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością.

5. W przypadku nieudostępnienia nieruchomości Prezes Urzędu, Minister Obrony Narodowej albo minister właściwy do spraw wewnętrznych, w drodze decyzji administracyjnej, zobowiązuje właściciela nieruchomości, użytkownika wieczystego albo osobę, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością, do udostępnienia nieruchomości w celu oznakowania przeszkody lotniczej. Przepisy art. 124b ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami stosuje się odpowiednio.

Art. 87[3]. 1. Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad zgłaszaniem i oznakowaniem przeszkód lotniczych, w tym prowadzi kontrole, o których mowa w dziale II rozdziale 3, którym podlegają także podmioty obowiązane do zgłaszania i oznakowania przeszkód lotniczych oraz zgłaszania urządzeń o charakterze niebezpiecznym.

2. Jeżeli w ramach nadzoru Prezes Urzędu ustali, że informacje podane w zgłoszeniu, o którym mowa w art. 87[1] ust. 5, nie odpowiadają stanowi faktycznemu, w szczególności w zakresie położenia, wysokości lub oznakowania przeszkody lotniczej, przekazuje do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3, zastrzeżenie o przeszkodzie lotniczej uwzględniające wynik ustaleń.

Art. 87[4]. 1. Zabrania się na terenie znajdującym się w granicach powierzchni ograniczających przeszkody sadzenia, uprawy lub dopuszczania do wzrostu drzewa lub krzewu stanowiącego przeszkodę lotniczą oraz drzewa lub krzewu zasłaniającego świetlne systemy podejścia, o których mowa w Załączniku 14 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.

2. Obowiązek i koszt usunięcia albo odpowiedniego przycięcia drzewa lub krzewu, o którym mowa w ust. 1, obciąża:

1) właściciela nieruchomości, użytkownika wieczystego albo osobę, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością, na której znajduje się taka przeszkoda;

2) zarządzającego lotniskiem albo jednostkę organizacyjną zarządzającą lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, w którego granicach powierzchni ograniczających przeszkody znajduje się przeszkoda, albo podmiot, o którym mowa w art. 82 ust. 2 – w przypadku braku osoby, o której mowa w pkt 1, albo gdy miejsce pobytu tej osoby nie jest znane i nie jest możliwe do ustalenia na podstawie katastru nieruchomości w rozumieniu art. 2 pkt 8 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, dla nieruchomości będących w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, zwanego dalej „Lasami Państwowymi", na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach, Lasy Państwowe są obowiązane do dokonania nieodpłatnie usunięcia i uprzątnięcia drzewa lub krzewu w terminie ustalonym w odrębnym porozumieniu albo umowie z zarządzającym lotniskiem użytku publicznego albo podmiotem, o którym mowa w art. 82 ust. 2. Koszty usunięcia drzewa lub krzewu w wieku do 20 lat oraz ich uprzątnięcia z nieruchomości będących w zarządzie Lasów Państwowych ponosi zarządzający lotniskiem użytku publicznego albo podmiot, o którym mowa w art. 82 ust. 2.

4. Na wniosek podmiotów, o których mowa w ust. 2, starosta właściwy dla nieruchomości, na której znajduje się drzewo lub krzew, o którym mowa w ust. 1, wydaje decyzję zezwalającą na usunięcie albo odpowiednie przycięcie drzewa lub krzewu. Przepisy art. 82 ust. 3 i 4 stosuje się.

5. W przypadku niewystąpienia z wnioskiem, o którym mowa w ust. 4, przez podmioty, o których mowa w ust. 2 pkt 1, starosta właściwy dla nieruchomości, na której znajduje się drzewo lub krzew, o którym mowa w ust. 1, wydaje, na wniosek zarządzającego lotniskiem albo jednostki organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, zakładającego lotnisko, o którym mowa w art. 55 ust. 2 pkt 1–3, albo Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, decyzję administracyjną zezwalającą na usunięcie albo odpowiednie przycięcie drzewa lub krzewu. Obowiązek i koszt usunięcia tego drzewa lub krzewu obciąża:

1) właściciela nieruchomości, użytkownika wieczystego albo osobę, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością, na której znajduje się taka przeszkoda;

2) wnioskującego o wydanie decyzji – w przypadku braku osób, o których mowa w pkt 1, albo gdy miejsce pobytu tych osób nie jest znane i nie jest możliwe do ustalenia na podstawie katastru nieruchomości w rozumieniu art. 2 pkt 8 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne.

Art. 87[5]. 1. Jeżeli w wyniku budowy, rozbudowy lub zmiany cech lotniska obiekt naturalny w postaci drzewa lub krzewu stał się przeszkodą lotniczą, jego usunięcia lub odpowiedniego przycięcia po uzyskaniu decyzji starosty, o której mowa w art. 82 ust. 1 pkt 7 lit. a, dokonuje na własny koszt:

1) zakładający lotnisko – w przypadku budowy lotniska;

2) zarządzający lotniskiem albo jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego – w przypadku rozbudowy lub zmiany cech lotniska.

Decyzja starosty staje się wykonalna nie wcześniej niż w dniu, w którym można przystąpić do użytkowania obiektu lotniskowego zgodnie z art. 54 albo art. 55 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418 i 1080).

2. Posiadacz nieruchomości zapewnia dostęp do nieruchomości w celu wykonania czynności związanych z usunięciem albo odpowiednim przycięciem drzewa lub krzewu. W przypadku nieudostępnienia nieruchomości przepisy art. 124b ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami stosuje się odpowiednio.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, usunięcie drzewa lub krzewu albo jego odpowiednie przycięcie następuje za odszkodowaniem zakładającego lotnisko w przypadku budowy lotniska albo zarządzającego lotniskiem, Ministra Obrony Narodowej albo jednostki organizacyjnej zarządzającej lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego w przypadku rozbudowy lub zmiany cech lotniska na rzecz właściciela, użytkownika wieczystego albo osoby, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością, na której znajduje się drzewo lub krzew, albo w przypadku ich braku – posiadacza nieruchomości. Wysokość odszkodowania ustala się w drodze umowy stron.

4. W przypadku braku umowy stron zawartej w terminie 3 miesięcy od dnia usunięcia albo odpowiedniego przycięcia drzewa lub krzewu wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 3, ustala, z zastosowaniem zasad przewidzianych przy wywłaszczaniu nieruchomości, określonych w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, starosta właściwy ze względu na miejsce, w którym znajdowało się drzewo lub krzew.

5. W przypadku lasów stanowiących własność Skarbu Państwa odszkodowania, o których mowa w ust. 3, stanowią środki funduszu leśnego, o którym mowa w ustawie z dnia 28 września 1991 r. o lasach.

Art. 87[6]. Zabrania się:

1) w stosunku do lotnisk użytku publicznego, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 i 2, oraz lotnisk wpisanych wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych:

   a) budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych sprzyjających występowaniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych w odległości do 7 km od punktu odniesienia lotniska ujawnionego w rejestrze lotnisk,

   b) hodowania lub wypuszczania ptaków stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych w odległości do 3 km od progu i końca drogi startowej lotniska i 1,5 km od osi drogi startowej lotniska, po obu stronach tej drogi;

2) w stosunku do lotnisk innych niż lotniska, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 i 2:

   a) budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych sprzyjających występowaniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych w odległości do 4 km od punktu odniesienia lotniska ujawnionego w rejestrze lotnisk,

   b) hodowania lub wypuszczania ptaków stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych w odległości do 3 km od progu i końca drogi startowej lotniska i 1,5 km od osi drogi startowej lotniska, po obu stronach tej drogi.

Art. 87[7]. 1. W celu ochrony lotnisk przed działaniami i zdarzeniami, które mogą powodować niedopuszczalne zagrożenia dla ruchu statków powietrznych korzystających z lotniska, projekty planów ogólnych gminy, projekty miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i projekty decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu uzgadniają odpowiednio:

1) Prezes Urzędu – w przypadku lotniska cywilnego – dla terenów, na których:

   a) znajduje się lub jest planowane lotnisko zgodnie z zatwierdzonym planem generalnym,

   b) wydano promesę zezwolenia, o której mowa w art. 57 ust. 1,

   c) wydano zezwolenie, o którym mowa w art. 55 ust. 2,

   d) wyznaczono powierzchnie ograniczające przeszkody zgodnie z art. 87 ust. 1;

2) terenowe organy wykonawcze Ministra Obrony Narodowej w sprawach rekrutacji, operacyjno-obronnych i administracji niezespolonej, o których mowa w art. 31 ust. 1 ustawy z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny (Dz. U. z 2025 r. poz. 825, 1014 i 1080) – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych;

3) minister właściwy do spraw wewnętrznych – w przypadku lotniska wpisanego wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk służb porządku publicznego.

2. Organy, o których mowa w ust. 1, zgodnie z właściwością określoną w ust. 1, opiniują plany zagospodarowania przestrzennego województwa dla terenów, na których wyznaczono powierzchnie ograniczające przeszkody zgodnie z art. 87 ust. 1.

3. Zgodnie z właściwością określoną w ust. 1 organy wydają odpowiednio opinie inne niż opinie, o których mowa w ust. 2, dotyczące możliwości lokalizacji inwestycji ze względu na wysokość zabudowy.

4.[49)] Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i d, obejmuje zgodność projektów planów ogólnych gminy, projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i projektów decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu z postanowieniami planu generalnego w zakresie określonym w art. 55 ust. 6.

Art. 87[8]. 1. W terminie nieprzekraczającym 14 dni od dnia zatwierdzenia planu generalnego lotniska, zatwierdzenia zmiany planu generalnego lotniska, otrzymania decyzji o wpisie lotniska do rejestru lotnisk, rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych, rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, zezwolenia na założenie lotniska lub każdej decyzji o zmianie cech lotniska wpływającej na zmianę powierzchni ograniczających przeszkody zakładający lotnisko, zarządzający lotniskiem albo jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego przekazuje mapy w skali 1:25 000 z naniesionymi powierzchniami ograniczającymi przeszkody, punktem odniesienia lotniska, progiem i końcem drogi startowej oraz osią drogi startowej do:

1) organu samorządu terytorialnego właściwego w sprawach planowania i zagospodarowania przestrzennego na terenie, na którym wyznaczono powierzchnie ograniczające przeszkody, oraz do wojewody właściwego miejscowo dla terenu, na którym wyznaczono powierzchnie ograniczające przeszkody, w celu uwzględnienia przy planowaniu przestrzennym;

2) starosty właściwego miejscowo dla terenu, na którym wyznaczono powierzchnie ograniczające przeszkody, w celu uwzględnienia przy wydawaniu decyzji, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 7 lit. a.

2. Mapy, o których mowa w ust. 1, są publicznie dostępne w siedzibie organów samorządu terytorialnego. Zarządzający lotniskiem oraz jednostka organizacyjna zarządzająca lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego udostępnia te mapy w swojej siedzibie lub na stronie internetowej.

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. Na użycie lasera lub światła z innych źródeł w strefach, o których mowa w ust. 1, może zostać wydana zgoda przez Ministra Obrony Narodowej albo instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego, zgodnie z właściwością określoną w przepisach wydanych na podstawie ust. 4 – jeżeli użycie to nie będzie zagrażało bezpieczeństwu statku powietrznego oraz życiu i zdrowiu załogi i pasażerów na jego pokładzie. Strefy, o których mowa w ust. 1, są nanoszone na mapę, która jest zamieszczana na stronie internetowej Urzędu, a także publikowana w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczej, o którym mowa w art. 121 ust. 3.

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 oraz Minister Obrony Narodowej określą, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych:

1) sposób wyznaczania stref przestrzeni powietrznej wykorzystywanych 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;

4) właściwość podmiotów, o których mowa w ust. 2, w zakresie wydawania zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł w strefach, o których mowa w ust. 1;

5) sposób naniesienia stref, o których mowa w ust. 1, na mapę.

Art. 88. 1. Prezes Urzędu prowadzi rejestr lotniczych urządzeń naziemnych, o których mowa w art. 86 ust. 1, wykorzystywanych do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej, zwany dalej „rejestrem urządzeń naziemnych”.

[49)] Dodany przez art. 1 pkt 2 ustawy, o której mowa w odnośniku 42.

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) (uchylony)

5) automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych;

6) urządzenia i systemy przetwarzania i zobrazowania danych.

4. Wpisanie urządzenia naziemnego do rejestru urządzeń naziemnych następuje na wniosek zakładającego urządzenie naziemne.

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

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) zaświadczenie albo oświadczenie o posiadaniu 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 ust. 1 pkt 3;

6) dokument potwierdzający prawo wnioskodawcy do korzystania z nieruchomości, na której ma być wykorzystywane urządzenie naziemne;

7) dane wektorowe dotyczące granic poziomych i pionowych wraz z wartościami atrybutowymi, przedstawiające powierzchnie ograniczające zabudowę wokół urządzenia, w wersji elektronicznej, odniesione przestrzennie w układzie współrzędnych Światowego Systemu Geograficznego 1984 (WGS-84).

5a. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 5 pkt 4, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

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

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

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 w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 1 pkt 3.

8. O wpisie oraz odmowie wpisania lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych, o jego wykreśleniu z tego rejestru, oraz 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.

Art. 89. 1. Minister Obrony Narodowej prowadzi rejestr wojskowych lotniczych urządzeń naziemnych.

2. Minister Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia, sposób prowadzenia rejestru wojskowych lotniczych urządzeń naziemnych, tryb dokonywania wpisu i wykreśleń tych urządzeń z rejestru oraz wzór tego rejestru.

Art. 90. 1. Zarządzający lotniczym urządzeniem naziemnym może dokonać zmian istotnych cech urządzenia naziemnego po uzyskaniu zgody Prezesa Urzędu. Każda zmiana istotnych cech urządzenia naziemnego podlega wpisowi do rejestru urządzeń naziemnych.

2. Do zmian cech urządzenia naziemnego, o których mowa w ust. 1, przepisy art. 61 ust. 2 i 3 oraz art. 62 stosuje się odpowiednio.

Art. 91. Prezes Urzędu może w drodze decyzji administracyjnej wykreślić lotnicze urządzenie naziemne z rejestru urządzeń naziemnych:

1) na wniosek zarządzającego lotniczym urządzeniem naziemnym;
2) jeżeli urządzenie nie spełnia wymagań technicznych lub eksploatacyjnych, określonych na podstawie art. 92 ust. 1 pkt 3;
3) jeżeli trwale zaprzestano eksploatacji lotniczego urządzenia naziemnego.

Art. 92. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad bezpiecznej eksploatacji lotniczych urządzeń naziemnych, funkcji lotniczych urządzeń naziemnych oraz bezpieczeństwa operacji lotniczych:

1) klasyfikację lotniczych urządzeń naziemnych;
2) zadania zarządzającego lotniczym urządzeniem naziemnym;
3) warunki techniczne, jakie powinny spełniać lotnicze urządzenia naziemne, oraz warunki ich eksploatacji;
4) szczegółowy zakres danych ujęty we wniosku o wpis lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru w zależności od rodzaju lotniczego urządzenia naziemnego;
5) szczegółowe informacje dotyczące charakterystyki technicznej lotniczego urządzenia naziemnego;
6) szczegółowy sposób prowadzenia rejestru lotniczych urządzeń naziemnych z uwzględnieniem wymagań dotyczących dokumentacji rejestrowej;
7) sposób określania i wyznaczania granic przestrzennych powierzchni ograniczających zabudowę oraz nanoszenia ich na mapy;
8) warunki, jakie powinny spełniać obiekty na obszarze powierzchni ograniczających zabudowę.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu statków powietrznych, z uwzględnieniem potrzeb bezpiecznej eksploatacji lotnisk i bezpieczeństwa żeglugi powietrznej oraz mając na uwadze wymagania dla jakości danych lotniczych, określi, w drodze rozporządzenia:

1) sposób wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkody;
2) sposób i rodzaj oznakowania przeszkód lotniczych;
3) sposób i warunki udzielania zwolnień z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych i zezwoleń na zmianę sposobu lub rodzaju ich oznakowania;
4) rodzaje przeszkód lotniczych niepodlegających zgłoszeniu lub oznakowaniu;
5) sposób i warunki uznawania za przeszkody lotnicze obiektów, o których mowa w art. 87^1 ust. 1 pkt 4, oraz zakres informacji i dokumentów dołączanych do wniosku, o którym mowa w art. 87^1 ust. 2;
6) sposób i warunki udzielania zgody, o której mowa w art. 87 ust. 3, oraz dokumenty dołączane do wniosku o udzielenie takiej zgody;
7) warunki powstawania obiektów, o których mowa w art. 87 ust. 4;
8) sposób i terminy zgłaszania przeszkód lotniczych oraz urządzeń o charakterze niebezpiecznym, zakres informacji podlegających zgłoszeniu oraz sposób przekazywania informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3;
9) sposób prowadzenia ewidencji przeszkód lotniczych;
10) informacje ujęte w ewidencji przeszkód lotniczych podlegające udostępnieniu;
11) urządzenia o charakterze niebezpiecznym, o których mowa w art. 87^1 ust. 10.

Rozdział 5

Lądowiska i inne miejsca startów i lądowań

Art. 93. 1. Statki powietrzne, których parametry techniczne i eksploatacyjne pozwalają na bezpieczne wykorzystywanie lądowisk, mogą wykonywać starty z tych lądowisk i lądowania na tych lądowiskach w następujących celach:

1) przewozów czarterowych i lotów lokalnych wykonywanych wyłącznie samolotami z napędem śmigłowym o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 5700 kg włącznie lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 10, śmigłowcami, statkami powietrznymi bez napędu oraz aerostatami;

2) lotów innych niż loty, o których mowa w pkt 1, niebędących lotami handlowymi.

2. Lądowiska podlegają wpisowi do ewidencji lądowisk, prowadzonej przez Prezesa Urzędu, 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 miasta).

3. Prezes Urzędu może wykreślić lądowisko z ewidencji lądowisk na wniosek:

1) instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego;

2) zgłaszającego lądowisko;

3) posiadacza nieruchomości, na terenie której znajduje się lądowisko.

4. Starty i lądowania statków powietrznych mogą być wykonywane na lądowiskach tylko za zgodą zgłaszającego lądowisko i zgodnie z instrukcją operacyjną lądowiska.

5. Za bezpieczną eksploatację lądowiska odpowiada zgłaszający lądowisko.

6. Przepisy ust. 2–5 nie dotyczą lądowisk wykorzystywanych nie częściej niż 14 dni w ciągu kolejnych 12 miesięcy. Start i lądowanie na takim lądowisku mogą zostać wykonane za zgodą posiadacza nieruchomości, na której znajduje się lądowisko.

7. Odpowiedzialność za wybór lądowiska jako miejsca startu i lądowania statku powietrznego ponosi dowódca statku powietrznego.

8. 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. 2–6.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb zgłaszania do ewidencji lądowisk, w tym zakres opinii niezbędnych dla zgłoszenia lądowiska, tryb wykreślania z ewidencji lądowisk oraz wzór ewidencji lądowisk, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych przez zgłaszających lądowiska oraz zakres danych niezbędnych do dokonania wpisu lub wykreślenia z ewidencji lądowisk.

Art. 93a. 1. Dopuszcza się wykorzystanie do startu i lądowania statku powietrznego terenu innego 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 ludzi;

3) ratowania życia lub zdrowia ludzi, poszukiwania i ratownictwa, zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia, a także w nagłych stanach zagrożenia bezpieczeństwa i porządku publicznego;

4) jeżeli pozwalają na to przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2;

5) wykonywania przez cywilny statek powietrzny lotów, o których mowa w art. 66a ust. 1 pkt 2 i 3;

6) prowadzenia szkoleń z zakresu operacji śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego;

7)[50)] wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego.

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

[50)] Dodany przez art. 1 pkt 14 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

DZIAŁ V

Personel lotniczy

Rozdział 1

Kwalifikacje personelu

Art. 94. 1. Do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych są uprawnieni wyłącznie członkowie personelu lotniczego, członkowie personelu pokładowego, o których mowa w art. 2 pkt 11 rozporządzenia nr 1178/2011/UE, osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym prowadzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 4 lit. e i ust. 1a pkt 4 lit. e oraz osoby uczestniczące w zajęciach rekreacyjnych na lotniach i paralotniach prowadzonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2.

2.[51)] Członkiem personelu lotniczego jest osoba, która posiada:

1) ważną licencję lub świadectwo kwalifikacji i jest wpisana do państwowego rejestru personelu lotniczego lub innego odpowiedniego rejestru prowadzonego zgodnie z odrębnymi przepisami lub

2) ważny dokument potwierdzający posiadanie kwalifikacji i uprawniający do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego i jest wpisana do rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.

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.

4. Licencje wydaje się odrębnie dla każdego rodzaju specjalności członków personelu lotniczego.

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

6. Licencje są wymagane dla następujących specjalności personelu lotniczego:

1) personel wchodzący w skład załóg statków powietrznych:
   a) pilot samolotowy rekreacyjny,
   b) pilot samolotowy turystyczny,
   c) pilot samolotowy zawodowy,
   d) pilot samolotowy liniowy,
   e) pilot samolotowy w załodze wieloosobowej,
   f) pilot śmigłowcowy rekreacyjny,
   g) pilot śmigłowcowy turystyczny,
   h) pilot śmigłowcowy zawodowy,
   i) pilot śmigłowcowy liniowy,
   j) pilot wiatrakowcowy turystyczny,
   k) pilot wiatrakowcowy zawodowy,
   l) pilot sterowcowy turystyczny,
   m) pilot sterowcowy zawodowy,
   n) pilot balonowy rekreacyjny,
   o) pilot balonowy,
   p) pilot szybowcowy rekreacyjny,
   q) pilot szybowcowy,
   r) nawigator lotniczy,
   s) mechanik pokładowy;

[51)] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 15 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

2) (uchylony)

3) mechanik lotniczy obsługi technicznej;

4) kontroler ruchu lotniczego;

4a) praktykant – kontroler ruchu lotniczego;

5) dyspozytor lotniczy.

6) (uchylony)

7) (uchylony)

6a. (uchylony)

7. Z wyjątkiem licencji dyspozytora lotniczego, w licencji wpisuje się stanowiące jej część i związane z nią uprawnienia.

8. W odniesieniu do niewymienionych w ust. 6 specjalności personelu lotniczego wykonującego czynności w składzie załóg statków powietrznych lub inne czynności lotnicze minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, o którym mowa w art. 104, wprowadzić wymóg posiadania licencji lub świadectwa kwalifikacji, z uwzględnieniem właściwych przepisów międzynarodowych, o ile jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa lotnictwa.

9. W odniesieniu do personelu lotniczego wykonującego czynności lotnicze, w związku z używaniem statków powietrznych objętych przepisami art. 33 ust. 2, minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, o którym mowa w art. 104, wprowadzić zamiast wymogu licencji wymóg posiadania świadectwa kwalifikacji.

Art. 95. 1. Świadectwem kwalifikacji jest dokument stwierdzający posiadanie określonych kwalifikacji i upoważniający do wykonywania określonych czynności lotniczych.

2. Świadectwa kwalifikacji wydawane są dla następujących specjalności personelu lotniczego:

1) pilot lotni;

2) pilot paralotni;

3) pilot motolotni;

4) pilot statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg;

5) (uchylony)

5a) (uchylony)[52)]

6) skoczek spadochronowy;

7)[53)] mechanik poświadczenia obsługi spadochronu, lotni, paralotni, motolotni lub statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg;

8) informator służby informacji powietrznej;

9) informator lotniskowej służby informacji powietrznej.

3. W celu uzyskania świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego osoba ubiegająca się o nie musi spełnić następujące wymagania w zakresie wieku lub wykształcenia:

1) pilot lotni – ukończone 15 lat;

2) pilot motolotni – ukończone 15 lat;

3) pilot paralotni – ukończone 15 lat;

4) pilot statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg – ukończone 16 lat;

5) skoczek spadochronowy – ukończone 16 lat;

6) (uchylony)[54)]

7) mechanik poświadczenia obsługi statków powietrznych, o którym mowa w ust. 2 pkt 7 – ukończone 18 lat;

---

52) Przez art. 1 pkt 16 lit. a tiret pierwsze ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

53) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 16 lit. a tiret drugie ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

54) Przez art. 1 pkt 16 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

8) informator służby informacji powietrznej – ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej wykształcenia średniego lub średniego branżowego;

9) informator lotniskowej służby informacji powietrznej – ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej wykształcenia średniego lub średniego branżowego.

3a. W przypadku gdy osoba ubiegająca się o świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego, o którym mowa w ust. 2 pkt 1–4 i 6, jest małoletnia, warunkiem uzyskania takiego świadectwa jest zgoda opiekunów prawnych.

4. Świadectwa kwalifikacji wydawane są przez Prezesa Urzędu.

4a. Świadectwo 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.

4b.[55)] Świadectwo kwalifikacji oraz inne dokumenty stwierdzające posiadane kwalifikacje, wydane dla specjalności, o których mowa w ust. 2 pkt 1–3, 6 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.

5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, dla poszczególnych rodzajów świadectw kwalifikacji, wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej osób ubiegających się o świadectwo kwalifikacji lub posiadających świadectwo kwalifikacji, mając na uwadze wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych i specyfiki uprawnień związanych z danym świadectwem kwalifikacji.

Art. 95a. 1. Wykonywanie działalności szkoleniowej w zakresie prowadzenia szkolenia personelu lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego oraz wpisywanych do niego uprawnień, z wyjątkiem prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej oraz informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców 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, w tym przedsiębiorca z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, który wykonuje działalność gospodarczą zgodnie z obowiązującymi w tym państwie przepisami, a na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej czasowo oferuje lub świadczy usługę, 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 w Krajowym Rejestrze Sądowym albo w innym właściwym rejestrze, o ile przedsiębiorca taki numer posiada;

3) numer identyfikacji podatkowej (NIP);

4) datę planowanego rozpoczęcia działalności szkoleniowej;

5) imię, nazwisko, adres, numer telefonu instruktora pilotażu oraz jego kwalifikacje;

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) informację o rodzajach szkoleń, jakie będą prowadzone przez przedsiębiorcę;

9) oświadczenie, że wnioskodawca zawrze umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z działalnością w zakresie prowadzonego szkolenia od jej rozpoczęcia;

10) oświadczenie, że dane zawarte we wniosku są kompletne i zgodne z prawdą.

3a. Organem prowadzącym rejestr podmiotów szkolących jest Prezes Urzędu.

3b. Prezes Urzędu wydaje z urzędu zaświadczenie o dokonaniu wpisu do rejestru podmiotów szkolących.

[55)] Ze zmianą wprowadzoną przez art. 1 pkt 16 lit. c ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

3c. Prezes Urzędu prostuje z urzędu wpis do rejestru podmiotów szkolących zawierający oczywiste błędy lub niezgodności ze stanem faktycznym.

4. Minister właściwy do spraw transportu, biorąc pod uwagę bezpieczeństwo w ruchu lotniczym, określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowe wymagania niezbędne dla 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 podmiotów szkolących oraz zgłaszania zmiany danych rejestrowych.

Art. 95aa. 1. Prezes Urzędu jest obowiązany dokonać wpisu przedsiębiorcy do rejestru podmiotów szkolących w terminie 7 dni od dnia wpływu do tego organu wniosku o wpis wraz z oświadczeniem o spełnieniu warunków wymaganych prawem do wykonywania działalności gospodarczej, dla której rejestr jest prowadzony.

2. Jeżeli Prezes Urzędu nie dokona wpisu w terminie, o którym mowa w ust. 1, a od dnia wpływu wniosku do tego organu upłynęło 14 dni, przedsiębiorca może rozpocząć działalność. Nie dotyczy to przypadku, gdy organ wezwał przedsiębiorcę do uzupełnienia wniosku o wpis nie później niż przed upływem 7 dni od dnia jego otrzymania. W takiej sytuacji termin, o którym mowa w zdaniu pierwszym, biegnie odpowiednio od dnia wpływu uzupełnienia wniosku o wpis.

Art. 95b. Prezes Urzędu odmawia wpisania podmiotu do rejestru podmiotów szkolących, jeżeli nie zostały spełnione wymagania określone w art. 95a ust. 2 i 3 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 95a ust. 4.

Art. 95ba. 1. Prezes Urzędu wydaje decyzję administracyjną o zakazie wykonywania przez przedsiębiorcę działalności objętej wpisem, w przypadku gdy:

1) przedsiębiorca złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 95a ust. 3 pkt 10, niezgodne ze stanem faktycznym;

2) przedsiębiorca nie usunął naruszeń warunków wymaganych prawem do wykonywania działalności regulowanej w wyznaczonym przez organ terminie;

3) stwierdzi rażące naruszenie warunków wymaganych prawem do wykonywania działalności regulowanej przez przedsiębiorcę.

2. Decyzja, o której mowa w ust. 1, podlega natychmiastowemu wykonaniu.

3. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, Prezes Urzędu z urzędu wykreśla przedsiębiorcę z rejestru podmiotów szkolących.

Art. 95bb. 1. Przedsiębiorca, którego wykreślono z rejestru podmiotów szkolących, może uzyskać ponowny wpis do tego rejestru nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania decyzji, o której mowa w art. 95ba ust. 1.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do przedsiębiorcy, który wykonywał działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru podmiotów szkolących. Nie dotyczy to sytuacji określonej w art. 95aa ust. 2.

Art. 95bc. Prezes Urzędu wykreśla przedsiębiorcę z rejestru podmiotów szkolących na jego wniosek, a także po uzyskaniu informacji z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej albo Krajowego Rejestru Sądowego o wykreśleniu przedsiębiorcy.

Art. 95c. Przedsiębiorca jest obowiązany przechowywać, przez okres wykonywanej działalności szkoleniowej, wszystkie dokumenty niezbędne do wykazania, że spełnia warunki do 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. 1. Prezes Urzędu wzywa podmiot szkolący do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa, w terminie określonym przez Prezesa Urzędu zależnym od stopnia stwierdzonych naruszeń bezpieczeństwa prowadzonej działalności szkoleniowej, w przypadku gdy stwierdzi, że podmiot ten zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym, bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu lub przestał spełniać wymagania niezbędne dla prowadzenia działalności szkoleniowej.

2. Po bezskutecznym upływie terminu, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wykreśla podmiot szkolący z rejestru podmiotów szkolących.

Art. 95f. 1. Czynności tankowania statków powietrznych o masie powyżej 10 000 kg maksymalnej masy startowej (MTOM) 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 na statku powietrznym wykonują osoby posiadające ważne świadectwo dopuszczenia do pracy, o którym mowa w załączniku V do rozporządzenia nr 1178/2011/UE, ważne kwalifikacje na typ oraz wersję statku powietrznego, a także ważne badania lotniczo-lekarskie.

2. Świadectwo, o którym mowa w ust. 1, jest wydawane przez certyfikowanego przewoźnika lotniczego upoważnionego w tym zakresie.

3. Szkolenia kandydatów na członków personelu pokładowego prowadzi certyfikowany przewoźnik lotniczy upoważniony w tym zakresie albo organizacja szkoleniowa zatwierdzona przez Prezesa Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.

4. Przewoźnik lotniczy, o którym mowa w ust. 2 i 3, przekazuje Prezesowi Urzędu do końca każdego roku kalendarzowego wykaz wydanych świadectw, o których mowa w ust. 2, oraz przeprowadzonych szkoleń, o których mowa w ust. 3.

5. Organizacja szkoleniowa, o której mowa w ust. 3, przekazuje Prezesowi Urzędu do końca każdego roku kalendarzowego wykaz przeprowadzonych szkoleń, o których mowa w ust. 3.

6. Prezes Urzędu może zawiesić albo cofnąć świadectwo dopuszczenia do pracy w przypadku, o którym mowa w CC.CCA.110 lit. a załącznika V do rozporządzenia nr 1178/2011/UE.

7. Zawieszenie albo cofnięcie świadectwa dopuszczenia do pracy sporządza się na piśmie i doręcza się na adres poczty elektronicznej – w przypadku gdy członek personelu pokładowego wskaże taki adres do doręczeń, albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu.

Art. 96. 1. Licencja może być wydana osobie, która łącznie spełnia następujące warunki:

1) korzysta w pełni z praw publicznych;

2) ma pełną zdolność do czynności prawnych albo uzyskała zgodę opiekunów prawnych – w przypadku osoby małoletniej;

3) (uchylony)

4) spełnia wymogi w zakresie wieku i wykształcenia;

5) odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, określonym na podstawie art. 104 ust. 2, potwierdzonym orzeczeniem o zdolności lub niezdolności do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych, o którym mowa w art. 110;

6) spełnia wymagania i warunki, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 3 i ust. 3, dotyczące ukończenia szkolenia lotniczego, praktyki lotniczej oraz posiadanej wiedzy i umiejętności;

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

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 tego środka lub zakazu.

2. W celu uzyskania licencji członka personelu lotniczego osoba ubiegająca się o nią musi spełnić następujące wymagania dla poszczególnych specjalności w zakresie wieku:

1) pilot szybowcowy – ukończone 16 lat, a jeżeli z licencji wynika uprawnienie do wykonywania zawodowego czynności pilota – ukończone 18 lat;

2) pilot rekreacyjny samolotowy i śmigłowcowy – ukończone 17 lat;

3) pilot rekreacyjny szybowcowy i balonowy – ukończone 16 lat;

4) pilot turystyczny, bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja – ukończone 17 lat;

5) pilot zawodowy, bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja – ukończone 18 lat;

6) pilot liniowy, bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja – ukończone 21 lat;

7) pilot balonowy – ukończone 16 lat, a jeżeli z licencji wynika uprawnienie do wykonywania zawodowego czynności pilota – ukończone 18 lat;

8) mechanik lotniczy obsługi technicznej – ukończone 18 lat;

9) kontroler ruchu lotniczego – określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniającym rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylającym rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015, str. 1);

10) praktykant – kontroler ruchu lotniczego – określone w rozporządzeniu nr 2015/340/UE;

11) dyspozytor lotniczy – ukończone 21 lat;

12) członek personelu lotniczego, o którym mowa w art. 94 ust. 9 – ukończone 16 lat;

13) pozostałe specjalności członków personelu lotniczego – ukończone 18 lat.

3. Prezes Urzędu:

1) wydaje, zmienia, zawiesza, przywraca, cofa lub wznawia ważność,

2) uznaje, zawiesza uznanie, przywraca uznanie albo cofa uznanie

– licencji, świadectw kwalifikacji lub uprawnień do nich wpisywanych w drodze decyzji administracyjnej.

3a. Przedłużenia ważności licencji, świadectw kwalifikacji i uprawnień do nich wpisywanych dokonuje się w okresie ich ważności.

3b. Sposób oraz warunki przedłużenia ważności licencji, świadectw kwalifikacji i uprawnień do nich wpisywanych określają przepisy wydane na podstawie art. 104 ust. 1 i 1a.

4. Prezes Urzędu może upoważnić pracowników Urzędu do wydawania w jego imieniu decyzji administracyjnych w sprawach, o których mowa w ust. 3.

5. Licencja wydana lub potwierdzona przez właściwy organ 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 w zakresie nieobjętym przepisami rozporządzenia nr 1178/2001/UE dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1, 3 i 5, jest uznawana w Rzeczypospolitej Polskiej za ważną na równi z licencją wydaną przez Prezesa Urzędu, chyba że wymagania stawiane przy jej wydaniu były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.

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 Unię Europejską, z wyjątkiem licencji kontrolera ruchu lotniczego i praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, które uznaje się na zasadach określonych w przepisach prawa Unii Europejskiej dotyczących kwalifikacji personelu lotniczego.

6. Zawieszenie licencji i wynikających z niej uprawnień lub niektórych wynikających z niej uprawnień ma charakter okresowy.

Art. 97. 1. Zabrania się:

1) wykonywania czynności lotniczych przez osobę nieposiadającą licencji lub świadectwa kwalifikacji, o ile posiadanie licencji lub świadectwa kwalifikacji do wykonywania czynności lotniczych jest wymagane, albo niespełniającą wymagań, o których mowa w art. 95g ust. 1;

2) wykonywania przez członka personelu lotniczego:

a) czynności lotniczych nieobjętych jego licencją lub świadectwem kwalifikacji,

b) czynności lotniczych niezgodnie z warunkami określonymi w licencji lub w świadectwach kwalifikacji.

2. Zakazy określone w ust. 1 nie dotyczą szkolenia lotniczego oraz części praktycznej egzaminu państwowego.

Art. 98. 1. Licencję wydaje się po sprawdzeniu, czy kandydat spełnia określone prawem wymagania.

2. Ważność licencji jest uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia sprawności psychicznej i fizycznej członka personelu lotniczego, stwierdzonej w badaniach lotniczo-lekarskich, i utrzymania w okresie ważności licencji wiadomości i umiejętności nie mniejszych niż wymagane do uzyskania licencji lub uprawnień do niej wpisywanych, o ile są wymagane lub o ile przepisy prawa Unii Europejskiej dotyczące kwalifikacji personelu lotniczego nie stanowią inaczej.

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 nie powinny być mniejsze niż wymagane do uzyskania wpisu uprawnienia do licencji, o ile przepisy prawa Unii Europejskiej dotyczące kwalifikacji personelu lotniczego nie stanowią inaczej.

Art. 99. 1. Warunkiem uzyskania licencji jest pozytywny wynik egzaminu państwowego składającego się z części teoretycznej lub praktycznej, złożonego przed komisją egzaminacyjną, chyba że przepisy prawa Unii Europejskiej dotyczące kwalifikacji personelu lotniczego stanowią inaczej.

2. Prezes Urzędu powołuje członków komisji egzaminacyjnej spośród osób wyróżniających się odpowiednimi kwalifikacjami, wiedzą i doświadczeniem w zakresie lotnictwa, z uwzględnieniem przepisów prawa Unii Europejskiej dotyczących egzaminowania personelu lotniczego.

2a. Za uczestnictwo w komisji egzaminacyjnej, członkowie komisji egzaminacyjnej otrzymują wynagrodzenie.

3. Członkowie komisji są powoływani na okres 3 lat.

4. Prezes Urzędu może odwołać członka komisji, o której mowa w ust. 2, przed upływem 3 lat w przypadku:

1) utraty wymaganych kwalifikacji;
2) rażącego naruszenia obowiązków;
3) skazania prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa;
4) wniosku członka komisji.

4a. Prezes Urzędu odwołuje członka komisji, o której mowa w ust. 2, przed upływem 3 lat, w przypadku gdy członkowi komisji zawieszono, ograniczono lub cofnięto posiadaną licencję lub wynikające z niej uprawnienia, jeżeli zawieszona, ograniczona lub cofnięta licencja lub wynikające z niej uprawnienia są niezbędne do pełnienia funkcji członka tej komisji.

5. Egzamin podlega opłacie lotniczej.

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

1) szczegółowe wymagania w zakresie kwalifikacji, wiedzy i doświadczenia członków komisji egzaminacyjnej;
2) tryb i sposób przeprowadzania egzaminów;
3) szczegółowe zasady wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej.

Art. 100. 1. Licencję lub wynikające z niej 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. Licencję zawiesza się albo cofa również na pisemny wniosek posiadacza licencji.

3. W przypadku uzasadnionego podejrzenia zaistnienia okoliczności, 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 zatrzymał 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.

Art. 101. (uchylony)

Art. 102.[56)] Prezes Urzędu prowadzi rejestr personelu lotniczego. Do rejestru nie wpisuje się osób, o których mowa w art. 94 ust. 2 pkt 2.

Art. 102a. 1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych nie może przekraczać 1900 godzin w ciągu okresu rozliczeniowego wynoszącego rok kalendarzowy.

2. Członkom załóg statków powietrznych niezależnie od urlopu wypoczynkowego przysługuje tyle dni wolnych od wszelkich zajęć, ile w przyjętym okresie rozliczeniowym przypada dni wolnych od pracy, w tym co najmniej:

1) 7 dni w porcie macierzystym w każdym miesiącu kalendarzowym, z których jeden dzień przypada w niedzielę lub święto,

2) 96 dni w porcie macierzystym w każdym roku kalendarzowym

– z zastrzeżeniem art. 103b ust. 1.

Art. 102b. 1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu, z wyłączeniem członków załóg, o których mowa w art. 103ca ust. 1, określają przepisy podczęści FTL załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE w zakresie okresu służby, w tym w zakresie okresu pełnienia czynności lotniczych.

2. Dyżur członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu, z wyłączeniem członków załóg, o których mowa w art. 103ca ust. 2, określa podczęść FTL załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE w zakresie gotowości.

3. Okresy wypoczynku, określone w podczęści FTL załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE, członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu, z wyłączeniem członków załóg, o których mowa w art. 103ca ust. 1, mogą być udzielane w dniach wolnych od pracy.

Art. 103. 1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W stosunku do członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 18 godzin na dobę w locie długodystansowym. W tych rozkładach czas pracy nie może przekroczyć przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy.

3. Praca w granicach przedłużonego dobowego wymiaru czasu pracy i przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.

3a. W zakresie czasu pracy w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu obowiązuje typ wczesny grafiku zakłócającego, o którym mowa w ORO.FTL.105 pkt 8 lit. a załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE.

3b. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych przez członka załogi w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu na symulatorze lotu lub w przypadku lotów szkoleniowych nie może przekroczyć jednorazowo 10 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin i jest wliczany do okresu pełnienia czynności lotniczych członka załogi w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu.

4. (uchylony)

Art. 103a. 1. (uchylony)

2. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego rozpoczyna się w chwili, gdy pracodawca wymaga od członka załogi podjęcia pracy, i kończy się w chwili, gdy członek załogi jest wolny od wszelkich obowiązków.

56) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 17 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

3. Do czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego wlicza się okres pełnienia czynności lotniczych.

4. Do czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego wlicza się, na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 103c, okresy gotowości oraz przerw w pełnieniu czynności lotniczych.

5. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca nie może przekroczyć:

1) 160 godzin w ciągu każdych kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie w tym okresie;

2) 40 godzin w ciągu każdych kolejnych 7 dni.

6. Czas pracy członka załogi w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego nie może przekroczyć:

1) 190 godzin w ciągu każdych kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie w całym tym okresie;

2) 60 godzin w ciągu każdych kolejnych 7 dni;

3) 15 godzin 30 minut w ciągu kolejnych 24 godzin.

7. Czas lotu, liczony od chwili uruchomienia wirnika nośnego do momentu jego zatrzymania, członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca nie może przekroczyć:

1) 800 godzin w ciągu roku kalendarzowego;

2) 90 godzin w ciągu kolejnych 28 dni.

8. Czas lotu, liczony od chwili uruchomienia wirnika nośnego do momentu jego zatrzymania, członka załogi w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego nie może przekroczyć:

1) 800 godzin w ciągu roku kalendarzowego;

2) 80 godzin w ciągu kolejnych 28 dni.

Art. 103b. 1. Członkom załóg statków powietrznych, o których mowa w art. 103a, niezależnie od urlopu wypoczynkowego, przysługuje:

1) co najmniej 7 dni wolnych od pracy w każdym miesiącu kalendarzowym;

2) co najmniej 104 dni wolnych od pracy w każdym roku kalendarzowym.

2. Do okresów, o których mowa w ust. 1, wlicza się dni ustawowo wolne od pracy albo, w przypadku określonym w art. 151^{11} Kodeksu pracy, inne dni wolne od pracy zapewnione przez pracodawcę oraz okresy wypoczynku określone w przepisach wydanych na podstawie art. 103c liczone w wymiarze godzinowym.

3. Pracodawca ustala rozkład czasu pracy członków załóg statków powietrznych. Rozkład czasu pracy uwzględniający okresy wypoczynku, o których mowa w ust. 1, jest przygotowywany na okres miesiąca kalendarzowego oraz ogłaszany w sposób przyjęty u danego pracodawcy najpóźniej do 25. dnia miesiąca poprzedniego.

4. Członkom załóg statków powietrznych, o których mowa w art. 103a, przysługują w każdym tygodniu co najmniej 24 godziny nieprzerwanego wypoczynku.

Art. 103c. Minister właściwy do spraw transportu, w celu zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zapobieżenia skutkom skumulowanego zmęczenia członków załóg, określi, w drodze rozporządzenia, w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych, o których mowa w art. 103a:

1) maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych;

2) przerwy w pełnieniu czynności lotniczych;

3) okresy wypoczynku należne w związku z pełnieniem czynności lotniczych;

4) ograniczenia czasu lotu;

5) formy pełnienia gotowości oraz warunki ich wliczania do czasu pracy.

Art. 103ca. 1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego określają przepisy części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91[57)] w zakresie okresu służby, w tym w zakresie okresu pełnienia czynności lotniczych.

2. Dyżur członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego określają przepisy części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91 w zakresie gotowości oraz przepisy wydane na podstawie ust. 10.

3. Okresy wypoczynku, określone w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91, członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego mogą być udzielane w dniach wolnych od pracy.

4. Służba ratownictwa medycznego jest misją składającą się z dolotu, transportu i powrotu do portu macierzystego, wykonywaną przy użyciu samolotu zgodnie z certyfikatem przewoźnika lotniczego, której celem jest udzielenie pomocy medycznej w stanie nagłego zagrożenia zdrowia, kiedy zasadnicze znaczenie ma bezzwłoczny i szybki transport:

1) chorych lub rannych oraz innych osób, których to bezpośrednio dotyczy, lub

2) personelu medycznego, lub

3) materiałów biologicznych i materiałów lub urządzeń wykorzystywanych do udzielenia świadczeń zdrowotnych.

5. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych członka załogi w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu w załodze jednoosobowej nie może przekraczać 10 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin.

6. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych członka załogi w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu w służbie ratownictwa medycznego nie może przekraczać 12 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin.

7. Okres pełnienia czynności lotniczych członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego może zostać wydłużony zgodnie z warunkami określonymi w przepisach wydanych na podstawie ust. 10.

8. Okres wypoczynku członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego, należny w związku z pełnieniem czynności lotniczych, może zostać skrócony albo wydłużony, z zachowaniem wymagań określonych w art. 102a ust. 2 oraz w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie ust. 10.

9. Niezależnie od okresu wypoczynku, o którym mowa w ust. 8, członkom załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego przysługuje wypoczynek dodatkowy jako kompensata wpływu różnic stref czasowych na członków załogi statku powietrznego, zgodnie z warunkami określonymi w przepisach wydanych na podstawie ust. 10.

10. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze konieczność zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zapobieżenia skutkom skumulowanego zmęczenia, a także uwzględniając przepisy części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91 oraz podczęści FTL załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE, określi, w drodze rozporządzenia, dla członków załóg w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu:

1) wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego:

   a) warunki i okresy wypoczynku należne w związku z pełnieniem czynności lotniczych oraz sposób skracania i wydłużania okresu wypoczynku,

   b) warunki i okresy wypoczynku dodatkowego stanowiącego kompensatę wpływu różnic stref czasowych na członków załogi statku powietrznego,

   c) formy i warunki pełnienia gotowości, jej limity oraz sposób wliczania gotowości do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych;

2) wykonywanym taksówką powietrzną oraz w służbie ratownictwa medycznego wydłużony okres pełnienia czynności lotniczych ze względu na zwiększenie składu personelu lotniczego w załodze wieloosobowej;

3) w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego sposób wliczania czasu przemieszczania członka załogi w celu zajęcia stanowiska do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych;

[57)] W brzmieniu nadanym rozporządzeniem Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego (Dz. Urz. UE L 254 z 20.9.2008, str. 1) w związku z treścią art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 965/2012/UE.

4) wykonywanym taksówką powietrzną przerwy w pełnieniu czynności lotniczych oraz wydłużony okres pełnienia czynności lotniczych ze względu na zastosowaną przerwę;

5) w załodze jednoosobowej szczegółowy sposób określania okresu pełnienia czynności lotniczych w zależności od czasu zgłoszenia się do lotu oraz liczby odcinków;

6) w służbie ratownictwa medycznego wydłużony okres pełnienia czynności lotniczych ze względu na udział w akcji ratowniczej lub wystąpienie nieprzewidzianych okoliczności podczas operacji lotniczej.

Art. 103d. W sprawach dotyczących czasu pracy członków załóg statków powietrznych, nieuregulowanych w przepisach art. 102a–103ca, stosuje się przepisy Kodeksu pracy.

Art. 104. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając przepisy międzynarodowe i przepisy prawa Unii Europejskiej oraz mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów, określi dla specjalności, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1, 3 i 5 oraz art. 95 ust. 2 pkt 1–7, w drodze rozporządzenia:

1) wzory licencji i świadectw kwalifikacji;

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, przedłużania, wznawiania, wymiany, 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 oraz wynikających z nich uprawnień, 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 i tryb uzyskiwania takiego świadectwa, uwzględniając równorzędność ukończonych kursów i szkoleń.

1a. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając przepisy międzynarodowe i przepisy prawa Unii Europejskiej, określi dla specjalności, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 4 i 4a oraz w art. 95 ust. 2 pkt 8 i 9, w drodze rozporządzenia:

1) wzory licencji i świadectw kwalifikacji;

2) uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji i 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, przedłużania, wznawiania, wymiany, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień,

   b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania i przywracania uznania obcych licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień, 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.

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 oraz przepisów prawa Unii Europejskiej i specyfiki wykonywanych czynności lotniczych.

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

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. Postępowanie w sprawach, o których mowa w ust. 4, prowadzi się na wniosek osoby posiadającej kwalifikacje lub uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym.

6. Uznanie kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym w celu uzyskania, wznowienia, utrzymania licencji i świadectw kwalifikacji dokonywane jest na podstawie dokumentów potwierdzających uzyskanie kwalifikacji lub uprawnień w lotnictwie państwowym wydanych przez właściwe w danym zakresie jednostki organizacyjne lotnictwa państwowego lub w przypadku ich braku poprzez poddanie osoby ubiegającej się o uznanie sprawdzianowi z wiedzy lub umiejętności wymaganych dla odpowiedniego uprawnienia, licencji lub świadectwa kwalifikacji.

7. Jeżeli dla uznania kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym w celu uzyskania, wznowienia, utrzymania licencji albo świadectwa kwalifikacji wymagana jest udokumentowana praktyka lotnicza, zalicza się tę praktykę na podstawie dokumentów potwierdzających wykonywanie w lotnictwie państwowym odpowiednich czynności lotniczych, wydanych przez właściwe w danym zakresie jednostki organizacyjne lotnictwa państwowego.

8. W przypadku, gdy dla uznania kwalifikacji lub uprawnienia nabytych w lotnictwie państwowym w celu uzyskania odpowiedniego uprawnienia lotniczego wynikającego z licencji albo świadectwa kwalifikacji, a także uprawnienia dodatkowego wpisywanego do licencji albo świadectwa kwalifikacji wymagane jest złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu praktycznego lub teoretycznego, egzamin ten przeprowadza komisja egzaminacyjna, o której mowa w art. 99.

9. 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.

Rozdział 2

Badania lotniczo-lekarskie

Art. 105. 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.

1a. Badaniom, o których mowa w ust. 1, nie podlegają osoby, o których mowa w art. 94 ust. 2 pkt 2, a także członkowie personelu lotniczego oraz kandydaci na członków personelu lotniczego specjalności:[58)]

1) (uchylony)

2) pilot lotni;

3) pilot paralotni;

4) pilot motolotni;

5) skoczek spadochronowy;

6) mechanik poświadczenia obsługi statków powietrznych;

7) mechanik lotniczy obsługi technicznej.

1b. Przepis ust. 1a nie dotyczy osób posiadających specjalności, o których mowa w ust. 1a pkt 2–5, wykonujących czynności lotnicze na podstawie posiadanego uprawnienia instruktorskiego, uprawnienia do lotów lub skoków z pasażerem oraz uczestniczących we współzawodnictwie sportowym organizowanym przez polski związek sportowy.

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

58) Wprowadzenie do wyliczenia w brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 18 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

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.

4. Badania lotniczo-lekarskie przeprowadzane są odpłatnie. Koszty tych badań ponosi pracodawca.

5. Sprawność fizyczną i psychiczną członka personelu lotniczego, o którym mowa w ust. 1a, stwierdza się na podstawie złożonego przez tę osobę pisemnego oświadczenia, że stan zdrowia tej osoby pozwala na bezpieczne wykonywanie czynności lotniczych lub ważnego prawa jazdy dowolnej kategorii.

Art. 106. 1. Badania lotniczo-lekarskie przeprowadzają i wydają orzeczenia o zdolności lub niezdolności do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych, zwane dalej „orzeczeniami lotniczo-lekarskimi”:

1) centra medycyny lotniczej;

2) lekarze orzecznicy medycyny lotniczej.

2. (uchylony)

3. Od orzeczenia lotniczo-lekarskiego wydanego przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej osobie zainteresowanej przysługuje odwołanie do Naczelnego Lekarza w terminie 14 dni od dnia otrzymania orzeczenia. Do postępowania w sprawie odwołania stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

4. W przypadkach szczególnych prawo złożenia odwołania od orzeczenia, o którym mowa w ust. 3, przysługuje także Prezesowi Urzędu.

5. Naczelny Lekarz w celu zbadania zasadności odwołania, o którym mowa w ust. 3, może zlecić przeprowadzenie dodatkowych badań przez lekarza posiadającego tytuł specjalisty lub specjalizację w dziedzinie medycyny związanej z przeprowadzanymi badaniami lotniczo-lekarskimi, który nie brał udziału w badaniach, na podstawie których wydano zaskarżone orzeczenie lotniczo-lekarskie. Naczelny Lekarz nie jest związany wynikiem badań dodatkowych.

6. (uchylony)

7. (uchylony)

Art. 107. 1. Do zadań Naczelnego Lekarza należy:

1) pełnienie funkcji odwoławczych od orzeczeń lotniczo-lekarskich wydawanych przez centra medycyny lotniczej oraz lekarzy orzeczników medycyny lotniczej;

2) sprawowanie nadzoru nad działalnością centrów medycyny lotniczej oraz lekarzy orzeczników medycyny lotniczej;

3) wnioskowanie do Prezesa Urzędu o wydanie certyfikatu centrum medycyny lotniczej;

4) wnioskowanie do Prezesa Urzędu o wydanie lekarzowi orzecznikowi medycyny lotniczej certyfikatu zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie medycyny lotniczej;

5) wnioskowanie do Prezesa Urzędu o wydanie, cofnięcie albo zawieszenie lekarzowi orzecznikowi medycyny lotniczej upoważnienia do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich do:

   a) świadectw kwalifikacji,

   b) licencji wydawanych dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. j, k, r i s oraz pkt 5;

6) dokonywanie kontroli działalności podmiotów, o których mowa w art. 106 ust. 1;

7) zatwierdzanie i wdrażanie programu szkolenia dla kandydatów na lekarzy orzeczników medycyny lotniczej;

8) organizowanie szkoleń dla kandydatów na lekarzy orzeczników medycyny lotniczej lub lekarzy orzeczników medycyny lotniczej.

2. Naczelny 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.

3. Regulamin działania Naczelnego Lekarza ustala Prezes Urzędu.

Art. 108. 1. Lekarzem orzecznikiem medycyny lotniczej może zostać lekarz, który uzyskał:

1) certyfikat lekarza orzecznika medycyny lotniczej albo

2) upoważnienie do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich.

2. Warunki wydawania certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej określa Podczęść D Sekcja 1 załącznika IV oraz ARA.MED.200 załącznika VI do rozporządzenia nr 1178/2011/UE.

3. Certyfikat lekarza orzecznika medycyny lotniczej jest wydawany na okres 3 lat.

4. Upoważnienie do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich uzyskuje lekarz, który:

1) posiada prawo wykonywania zawodu lekarza;

2) posiada tytuł specjalisty lub specjalizację w dziedzinie medycyny związanej z przeprowadzanymi badaniami lotniczo-lekarskimi;

3) odbył szkolenie dla kandydatów na lekarzy orzeczników medycyny lotniczej i złożył egzamin;

4) złożył wniosek do Naczelnego Lekarza o wydanie upoważnienia do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich.

5. Upoważnienie do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich jest wydawane na okres 3 lat.

6. Wydanie, ograniczenie, zawieszenie albo cofnięcie certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej oraz wydanie, ograniczenie, zawieszenie albo cofnięcie upoważnienia do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu, wydanej na wniosek zainteresowanego lekarza lub na wniosek Naczelnego Lekarza.

7. Po wydaniu certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej lub upoważnienia do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich Prezes Urzędu dokonuje wpisu lekarza na listę lekarzy orzeczników medycyny lotniczej.

8. Ograniczenie, zawieszenie albo cofnięcie certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej następuje w przypadkach, o których mowa w ARA.MED.250 w załączniku VI do rozporządzenia nr 1178/2011/UE.

9. Naczelny Lekarz występuje z wnioskiem o:

1) zawieszenie upoważnienia do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich w przypadku nieusunięcia nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 112 ust. 1, potwierdzonej ponowną kontrolą, dokonaną nie wcześniej niż po upływie 6 miesięcy;

2) cofnięcie upoważnienia do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich w przypadku:

   a) utraty albo zawieszenia prawa wykonywania zawodu lekarza,

   b) ograniczenia w wykonywaniu przez lekarza orzecznika medycyny lotniczej czynności medycznych związanych z orzekaniem,

   c) nieusunięcia nieprawidłowości stwierdzonych podczas ponownej kontroli, o której mowa w pkt 1, w terminie 6 miesięcy od dnia zawieszenia upoważnienia do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich.

10. Lekarz orzecznik medycyny lotniczej jest obowiązany poinformować Prezesa Urzędu, za pośrednictwem Naczelnego Lekarza, o zaistnieniu sytuacji, o których mowa w ust. 9 pkt 2 lit. a i b, oraz o wszelkich zmianach w danych wpisywanych na listę lekarzy orzeczników medycyny lotniczej, w terminie 14 dni od dnia ich zaistnienia.

11. Do obowiązków lekarza orzecznika medycyny lotniczej należy:

1) przeprowadzanie badań lotniczo-lekarskich i wydawanie orzeczeń lotniczo-lekarskich;

2) udostępnianie wyników badań uprawnionym organom oraz zainteresowanemu, na ich żądanie;

3) udostępnianie dokumentacji medycznej na żądanie Naczelnego Lekarza;

4) przedstawianie Naczelnemu Lekarzowi corocznego sprawozdania z prowadzonej działalności nie później niż do dnia 31 stycznia roku następującego po roku, którego sprawozdanie dotyczy.

12. Lekarz orzecznik medycyny lotniczej ma prawo przetwarzać dane medyczne kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego i kandydatów na członków personelu pokładowego oraz członków personelu pokładowego wyłącznie na potrzeby wykonywanych badań oraz prowadzonych postępowań.

13. Prezes Urzędu prowadzi listę lekarzy orzeczników medycyny lotniczej. Lista lekarzy orzeczników medycyny lotniczej jest jawna i zawiera imię, nazwisko, numer wpisu na listę oraz miejsce wykonywania badań lotniczo-lekarskich przez lekarza orzecznika medycyny lotniczej. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu na listę podlegają ochronie zgodnie z przepisami o tajemnicach prawnie chronionych.

14. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia, w celu efektywnego prowadzenia nadzoru nad lekarzami orzecznikami medycyny lotniczej, określi, w drodze rozporządzenia:

1) wzór upoważnienia do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich;

2) sposób prowadzenia listy lekarzy orzeczników medycyny lotniczej.

Art. 109. 1. Centrum medycyny lotniczej może zostać podmiot, który uzyskał certyfikat centrum medycyny lotniczej po spełnieniu wymagań określonych w przepisach podczęści AeMC załącznika VII do rozporządzenia 1178/2011/UE, a w przypadku przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich do świadectw kwalifikacji oraz licencji wydawanych dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. j, k, r i s oraz pkt 5, także jeżeli:

1) jest wpisany do rejestru podmiotów wykonujących działalność leczniczą;

2) zatrudnia lekarzy orzeczników medycyny lotniczej oraz lekarzy posiadających tytuł specjalisty lub specjalizację w dziedzinie medycyny związanej z przeprowadzanymi badaniami lotniczo-lekarskimi;

3) zajmuje się w szczególności problemami klinicznej medycyny lotniczej i dziedzinami pokrewnymi.

2. Certyfikat centrum medycyny lotniczej w zakresie:

1) świadectw kwalifikacji,

2) licencji wydawanych dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. j, k, r i s oraz pkt 5

– jest wydawany na czas nieokreślony.

3. Wydanie certyfikatu centrum medycyny lotniczej następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu wydanej na wniosek Naczelnego Lekarza lub zainteresowanego podmiotu.

4. Prezes Urzędu prowadzi listę centrów medycyny lotniczej, która zawiera karty ewidencyjne centrów medycyny lotniczej.

5. Prezes Urzędu wpisuje centrum medycyny lotniczej na listę centrów medycyny lotniczej po uzyskaniu przez nie certyfikatu centrum medycyny lotniczej.

6. Do obowiązków centrum medycyny lotniczej należy:

1) przeprowadzanie badań lotniczo-lekarskich i wydawanie orzeczeń lotniczo-lekarskich;

2) udostępnianie wyników badań uprawnionym organom oraz zainteresowanemu, na ich żądanie;

3) udostępnianie dokumentacji medycznej Naczelnemu Lekarzowi, na jego żądanie;

4) przedstawianie Naczelnemu Lekarzowi corocznego sprawozdania z prowadzonej działalności nie później niż do dnia 31 stycznia roku następującego po roku, którego sprawozdanie dotyczy.

7. Centrum medycyny lotniczej ma prawo przetwarzać dane medyczne kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego i kandydatów na członków personelu pokładowego oraz członków personelu pokładowego wyłącznie na potrzeby wykonywanych badań lotniczo-lekarskich oraz prowadzonych postępowań.

8. Naczelny Lekarz wnioskuje do Prezesa Urzędu o skreślenie centrum medycyny lotniczej z listy centrów medycyny lotniczej w przypadku:

1) ujemnej corocznej oceny działalności potwierdzonej ponowną oceną, która nie może być dokonana wcześniej niż po upływie 6 miesięcy od dnia ostatniej oceny;

2) niespełnienia wymogów, o których mowa w ust. 1;

3) złożenia wniosku przez zainteresowany podmiot.

9. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia, w celu zapewnienia wyczerpującej informacji w zakresie podmiotów wykonujących badania lotniczo-lekarskie, określi, w drodze rozporządzenia, wzór karty ewidencyjnej centrum medycyny lotniczej wpisywanego na listę centrów medycyny lotniczej oraz wzór certyfikatu centrów medycyny lotniczej, o którym mowa w ust. 2.

Art. 110. Posiadanie orzeczenia o zdolności do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych jest niezbędnym warunkiem wydania decyzji o przedłużeniu ważności licencji członka personelu lotniczego.

Art. 111. Naczelny Lekarz przedstawia corocznie sprawozdanie ze swej działalności Prezesowi Urzędu, który następnie przedstawia to sprawozdanie ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz ministrowi właściwemu do spraw zdrowia.

Art. 112. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia oraz Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia:

1) sposób przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich kandydatów na członków personelu lotniczego i członków personelu lotniczego oraz kandydatów na członków personelu pokładowego i członków personelu pokładowego;

2) warunki i tryb:

   a) wydawania i przechowywania orzeczeń lotniczo-lekarskich,

   b) kontroli przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich i orzekania, a także sposobu dokumentowania tych kontroli;

3) częstotliwość przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich;

4) sposób postępowania z dokumentacją medyczną badań lotniczo-lekarskich oraz wzory stosowanych dokumentów.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się w szczególności konieczność zapewnienia prawidłowego i kompleksowego przebiegu badań lotniczo-lekarskich, a także konieczność posiadania przez członków personelu lotniczego oraz członków personelu pokładowego odpowiedniego stanu zdrowia niezbędnego do wykonywania czynności lotniczych.

Rozdział 3

Dowódca i załoga statku powietrznego

Art. 113. 1. Załogę statku powietrznego stanowią osoby wyznaczone przez użytkownika statku powietrznego do wykonania określonych czynności na statku powietrznym w czasie lotu.

2. Na statku powietrznym wykonującym lot z załogą musi być wyznaczony dowódca statku powietrznego, zwany dalej „dowódcą”.

3. Jeżeli załogę statku powietrznego stanowi jedna osoba, pełni ona funkcję dowódcy.

Art. 114. 1. Dowódca jest obowiązany wykonywać loty zgodnie z przepisami, w szczególności zaś zapewnić bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się na jego pokładzie osób i rzeczy.

2. Gdy statkowi powietrznemu grozi niebezpieczeństwo, dowódca jest obowiązany zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania pasażerów i załogi.

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

Art. 115. 1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego dowódca jest upoważniony do:

1) zobowiązania, w razie konieczności, innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich normalnego zakresu obowiązków;

2) wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego.

2. Wszystkie osoby obecne na pokładzie statku powietrznego są obowiązane wypełniać polecenia dowódcy.

3. Dowódca ma prawo decydować, z zastrzeżeniem ust. 4a, o:

1) zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób niewykonujących jego poleceń albo zagrażających w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego;

2) zatrzymaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym albo osoby zagrażającej w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego, do czasu przekazania jej właściwym organom.

4. Członkowie załogi statku powietrznego mogą stosować wyłącznie środki przymusu odpowiadające potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji i niezbędne do osiągnięcia podporządkowania wymaganiom bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku oraz poleceniom i decyzjom dowódcy.

4a. W przypadku gdy nie jest możliwe podjęcie decyzji przez dowódcę, funkcjonariusz Straży Granicznej wchodzący w skład warty ochronnej na pokładzie statku powietrznego odbywającego lot wysokiego ryzyka, w razie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa lotu, zdrowia lub życia pasażerów lub członków załogi, w celu unieszkodliwienia osoby niebezpiecznej stosuje niezbędne środki, łącznie z użyciem środków przymusu bezpośredniego i broni palnej.

5. Organy Policji i Straży Granicznej są obowiązane do przejęcia osoby, o której mowa w ust. 3 pkt 2.

Art. 116. 1. Zabrania się członkom załogi oraz innym osobom wnoszenia i używania broni palnej, broni gazowej oraz materiałów wybuchowych na pokład statku powietrznego, z zastrzeżeniem ust. 3.

2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, ma zastosowanie także do urządzeń, środków i substancji mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub pasażerów.

3. Zakazów, o których mowa w ust. 1 i 2, nie stosuje się do:

1) żołnierzy i funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, żołnierzy Żandarmerii Wojskowej oraz funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Służby Celno-Skarbowej i Służby Ochrony Państwa, którzy, bez zamiaru odbycia lotu, wykonują obowiązki służbowe na pokładzie statku powietrznego pozostającego na lotnisku albo lądowisku;

2) funkcjonariuszy Straży Granicznej pełniących wartę ochronną, o której mowa w art. 186a ust. 1;

3) żołnierzy i funkcjonariuszy służb, o których mowa w pkt 1, którzy podczas wykonywania przez nich obowiązków służbowych odbywają lot i odbyli szkolenie w zakresie zasad bezpieczeństwa na pokładzie statku powietrznego w przypadku użycia broni palnej lub środków przymusu bezpośredniego.

4. Żołnierze i funkcjonariusze służb, o których mowa w ust. 3 pkt 1, którzy podczas wykonywania przez nich obowiązków służbowych odbywają lot, mają prawo do użycia na pokładzie statku powietrznego broni palnej lub środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1–4, 7, 11 i 13 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2025 r. poz. 555 i 820), na zasadach i w sposób określony w tej ustawie.

5. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowe warunki wnoszenia broni palnej lub środków przymusu bezpośredniego na pokład statku powietrznego, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa na pokładzie tego statku;

2) organizację i zakres szkolenia, o którym mowa w ust. 3 pkt 3, mając na względzie zapewnienie odpowiedniego poziomu wyszkolenia żołnierzy i funkcjonariuszy, jednolitość programu i formy szkolenia, zakres wiedzy teoretycznej i praktyki niezbędnej do wykonywania obowiązków służbowych na pokładzie statku powietrznego.

6. (uchylony)

7. (uchylony)

8. (uchylony)

Art. 117. 1. Dowódca statku powietrznego, który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi powietrznemu lub statkowi morskiemu, spostrzegł statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie, albo zauważył inną katastrofę lub klęskę żywiołową bądź zauważył osobę znajdującą się na morzu w niebezpieczeństwie utraty życia, obowiązany jest udzielić poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób.

2. Obowiązek pomocy ustaje, gdy dowódca wie, że kto inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby jej udzielić.

Art. 118. Jeżeli w celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego, osobom lub mieniu znajdującym się na tym statku, członek załogi statku powietrznego podjął czynności naruszające przepisy lotnicze, dowódca statku powietrznego obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym zdarzeniu właściwy organ państwa, którego przepisy uległy naruszeniu. Jeżeli przepisy danego państwa tego wymagają, dowódca statku powietrznego powinien również niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 10 dni od wylądowania statku powietrznego, złożyć organowi, który otrzymał zawiadomienie, pisemne sprawozdanie o zdarzeniu.

DZIAŁ VI

Żegluga powietrzna

Rozdział 1

Zasady korzystania z przestrzeni powietrznej i organizacji ruchu lotniczego

Art. 118a. Żegluga powietrzna w polskiej przestrzeni powietrznej oraz w przestrzeni powietrznej, która, w oparciu o art. 5 ust. 2, znalazła się w obszarze odpowiedzialności Rzeczypospolitej Polskiej jest realizowana zgodnie z:

1) przepisami prawa Unii Europejskiej dotyczącymi Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, a w szczególności:

   a) rozporządzeniem nr 549/2004/WE,

b) rozporządzeniem nr 550/2004/WE,

c) rozporządzeniem nr 551/2004/WE,

d) rozporządzeniem nr 552/2004/WE;

2) umowami międzynarodowymi i przepisami międzynarodowymi;

3) niniejszą ustawą i innymi ustawami.

Art. 119. 1. Polska przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych prawach dla wszystkich jej użytkowników, a swoboda lotów w niej cywilnych statków powietrznych może być ograniczona wyłącznie na podstawie wyraźnego upoważnienia Prawa lotniczego, przy zachowaniu przepisów innych ustaw i wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym uchwał organizacji międzynarodowych.

1a.[59)] W przypadku systemów bezzałogowych statków powietrznych dostępność przestrzeni powietrznej może być ograniczona przez wyznaczenie strefy geograficznej dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, o której mowa w art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE, zwanej dalej „strefą geograficzną".

2. Rada Ministrów może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym niezbędne ze względu na:

1) ważny interes polityki zagranicznej Rzeczypospolitej Polskiej;

2) względy obronności i bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej;

3) ważny interes gospodarczy Rzeczypospolitej Polskiej;

4) zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej wynikające z umów międzynarodowych, w tym zwłaszcza z wiążących uchwał Rady Bezpieczeństwa ONZ, przyjętych na podstawie rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych.

3. Dostępność przestrzeni powietrznej może być czasowo ograniczona ze względu na obronność państwa, bezpieczeństwo publiczne, ochronę przyrody oraz bezpieczeństwo ruchu lotniczego, zgodnie z ust. 4.

4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrami właściwymi do spraw klimatu, wewnętrznych oraz środowiska, w drodze rozporządzeń, z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych:

1) może wprowadzić zakazy lub ograniczenia lotów nad obszarem całego państwa albo jego części na czas dłuższy niż 3 miesiące;

2) określi zasady wprowadzania przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego ograniczeń lotów w części przestrzeni powietrznej, których czas trwania nie będzie dłuższy niż 3 miesiące, oraz sposób publikacji tych ograniczeń.

5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw klimatu oraz ministrem właściwym do spraw środowiska może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić ograniczenia lub zakazy lotów dla statków powietrznych niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem oraz warunki i sposoby wprowadzania wyłączeń od tych zakazów, mając na względzie przeciwdziałanie oddziaływaniu lotnictwa cywilnego na środowisko oraz wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych.

Art. 119a. 1. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego w przypadku niespełnienia przez użytkownika statku powietrznego wymagania lub warunku określonego w:

1)[60)] art. 144, art. 145a ust. 1, art. 193 ust. 1, art. 209 ust. 1, 2, 3 i 4,

2) art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008/WE (Dz. Urz. UE L 133 z 06.05.2014, str. 12)

– nie zezwala na wlot statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o ile odmowa wlotu nie spowoduje bezpośredniego zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi oraz bezpieczeństwa lotów.

2. W celu ustalenia okoliczności, czy wymagania lub warunki określone w przepisach wskazanych w ust. 1 zostały spełnione, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ma prawo żądać od podmiotu składającego plan lotu:

1) dodatkowych informacji nieujętych w planie lotu, dotyczących w szczególności:

a) charakteru lotu, w tym wskazania, czy jest to lot handlowy lub czy lot ten stanowi wykonanie przewozu lotniczego w celu realizacji zadań państwowych,

---

[59)] Dodany przez art. 1 pkt 19 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

[60)] Ze zmianą wprowadzoną przez art. 1 pkt 20 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

b) liczby miejsc pasażerskich,

c) maksymalnej masy startowej (MTOM) statku powietrznego,

d) rodzaju i specyfikacji ładunku;

2) kopii dokumentu ubezpieczenia, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 785/2004 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, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 160, z późn. zm.);

3) kopii zezwolenia, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE;

4) kopii zezwolenia lub zgody Prezesa Urzędu na wykonanie planowanego lotu.

Art. 120. 1. Polska przestrzeń powietrzna dostępna dla żeglugi powietrznej jest klasyfikowana zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, umowami i przepisami międzynarodowymi.

2. W polskiej przestrzeni powietrznej działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, a w wydzielonych częściach tej przestrzeni cywilne lub wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego lub właściwe organy wojskowe.

3. Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego tworzą cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni kontrolowanej.

4. Zarządzający lotniskiem niekontrolowanym w zależności od potrzeb może zapewnić lotniskową służbę informacji powietrznej oraz dostępność informacji meteorologicznej w przestrzeni niekontrolowanej przydzielonej danemu lotnisku w trybie art. 121 ust. 5 pkt 1 lub kierującego lotami, który odpowiada za udzielanie informacji użytecznych w trakcie wykonywania lotów w ruchu lotniskowym, oraz za udzielanie informacji przylatującym i odlatującym statkom powietrznym.

4a. W procesie certyfikacji lotniskowej służby informacji powietrznej potwierdzenie spełnienia przez nią wymagań ustalonych dla tej służby następuje przez złożenie oświadczenia o posiadaniu zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z zapewnianą służbą, o których mowa w przepisach prawa Unii Europejskiej z zakresu wspólnych wymogów dotyczących instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

4aa. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 4a, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

4b. Prezes Urzędu, w ramach kontroli, o której mowa w art. 162 ust. 1, może przeprowadzić kontrolę informacji wskazanych w oświadczeniu, o którym mowa w ust. 4a.

4c. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze przepisy międzynarodowe oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, określi w drodze rozporządzenia:

1) okoliczności i sposób wyznaczania kierującego lotami;

2) wymagania, które musi spełniać kierujący lotami, oraz jego uprawnienia i obowiązki;

3) zakres dokumentacji i środki techniczne niezbędne do zapewniania kierowania lotami.

5. Minister Obrony Narodowej tworzy wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni przydzielonej danemu lotnisku w trybie art. 121 ust. 5 pkt 1.

6. Minister Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia, organizację i szczegółowe zasady funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego.

Art. 121. 1. Zarządzanie ruchem lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej jest realizowane przez:

1) zapewnianie odpowiednich do charakteru, natężenia i warunków ruchu lotniczego służb żeglugi powietrznej;

2) zarządzanie przestrzenią powietrzną;

3) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego.

2. Statkom powietrznym wykonującym loty w przestrzeni powietrznej zapewnia się ponadto służbę poszukiwania i ratownictwa.

3. Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych publikuje instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego.

4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych powoła, w drodze rozporządzenia, wspólny cywilno-wojskowy organ doradczy odpowiedzialny za kształtowanie zasad zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich użytkowników oraz ustali zakres działania tego organu, z uwzględnieniem prawa UE dotyczącego Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz przepisów międzynarodowych.

5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając zasady wynikające z umów i przepisów międzynarodowych, dla zapewnienia bezpiecznego, elastycznego i efektywnego wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników, określi, w drodze rozporządzenia:

1) strukturę polskiej przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej z podziałem na:

   a) przestrzeń kontrolowaną,

   b) przestrzeń niekontrolowaną;

2) szczegółowe warunki i sposób korzystania z przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników.

3) (uchylony)

5a. (uchylony)

6. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych:

1) przepisy ruchu lotniczego – w rozumieniu Załącznika 2 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, biorąc także pod uwagę bezpieczeństwo ruchu lotniczego oraz zakres informacji zawartych we wniosku, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia nr 923/2012/UE, i dokumentów dołączanych do tego wniosku;

2) warunki i sposób działania służb ruchu lotniczego – w rozumieniu Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

7. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób współdziałania instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego z Siłami Powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej tak, aby zapewniona była szczególna rola systemu obrony powietrznej w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa państwa z powietrza w czasie pokoju.

Art. 122. 1. Użytkownik polskiej przestrzeni powietrznej jest obowiązany do niezwłocznego wykonywania poleceń instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego oraz cywilnych i wojskowych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego, a także organów dowodzenia obroną powietrzną, jak również poleceń przekazanych mu przez wojskowe statki powietrzne.

2. Organy, o których mowa w ust. 1, w przypadku gdy cywilny statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom lub ograniczeniom, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 2, 4 lub 5, zakazowi, o którym mowa w art. 119a, lub gdy istnieją uzasadnione obawy, że cywilny statek powietrzny jest używany do działań sprzecznych z prawem, mogą wezwać statek do:

1) odpowiedniej zmiany kierunku lub wysokości lotu;

2) lądowania na wskazanym przez ten organ lotnisku;

3) wykonania innych poleceń, mających na celu przywrócenie stanu zgodnego z prawem.

3. Wykonywanie przepisów ust. 1 i 2 nie może naruszać bezpieczeństwa osób będących na pokładzie statku powietrznego.

Art. 122a. (utracił moc)

Art. 122b. 1. Statek powietrzny, który wykonuje lot w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej w sposób odbiegający od ustalonej organizacji lotu i mogący stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa wielu osób, może być wezwany przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym do:

1) odpowiedniej zmiany kierunku lub wysokości lotu;

2) lądowania na wskazanym przez ten organ lotnisku;

3) wykonania innych poleceń mających na celu przywrócenie właściwego kierunku lub wysokości lotu.

2. Do przypadku niezastosowania się do któregokolwiek z wezwań lub poleceń, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy art. 18b ust. 2–5 i art. 18bb–18bj ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej.

Art. 123. 1. Zabrania się wykonywania przez statki powietrzne lotów próbnych, akrobacyjnych oraz organizowania pokazów lotniczych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności.

1a. Przez pokaz lotniczy należy rozumieć loty statków powietrznych 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 organizowane dla publiczności na terenie, na którym liczba udostępnionych przez organizatora miejsc dla osób wynosi mniej niż 1000. O zamiarze zorganizowania takich pokazów należy jednak powiadomić Prezesa Urzędu na co najmniej 14 dni przed planowanym terminem pokazu wraz z podaniem programu.

1e. Pokazy lotnicze odbywają się z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 616).

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, w zależności od rodzaju pokazu i liczby miejsc udostępnionych przez organizatora pokazów.

2. Zabrania się dokonywania w czasie lotów zrzutów ze statku powietrznego, z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby:

1) ochrony ludności;

2) ochrony przeciwpożarowej;

3) służby zdrowia;

4) poszukiwania i ratownictwa;

5) sportu i obsługi imprez masowych;

6) reklamy;

7) gospodarki rolnej i leśnej;

8) doświadczalne i szkoleniowe.

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, w drodze rozporządzenia, określi szczegółowe warunki dokonywania zrzutów, o których mowa w ust. 2, z uwzględnieniem bezpieczeństwa osób i mienia.

4. (uchylony)

Art. 124. 1. Zabrania się wykonywania lotów statkami powietrznymi z napędem nad obszarami parków narodowych i rezerwatów przyrody poniżej wysokości względnych podanych przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego w trybie art. 122.

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

Art. 125. 1. Zabrania się używania obowiązujących w ruchu lotniczym znaków i sygnałów do celów niezwiązanych z tym ruchem, jak również używania ich w sposób mogący wprowadzić w błąd instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, cywilne i wojskowe lotniskowe organy służby ruchu lotniczego lub załogi statków powietrznych.

2.[61)] Zabrania się używania przez osoby nieuprawnione nadawczych urządzeń radiowych działających w pasmach częstotliwości przeznaczonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 62 ust. 3 ustawy z dnia 12 lipca 2024 r. – Prawo komunikacji elektronicznej (Dz. U. poz. 1221 oraz z 2025 r. poz. 637 i 820) dla łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej.

Art. 126. (uchylony)[62)]

Art. 126a. (uchylony)[62)]

Rozdział 2

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej

Art. 127. 1. Wyznaczenie oraz certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej są dokonywane zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w tym zakresie, a w szczególności zgodnie z rozporządzeniem nr 550/2004/WE oraz wspólnymi wymogami określonymi w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 6 rozporządzenia nr 550/2004/WE.

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

3. Wniosek o wyznaczenie zainteresowana instytucja składa do Prezesa Urzędu, który po dokonaniu sprawdzenia wniosku pod względem merytorycznym i formalno-prawnym kieruje go następnie wraz z opinią do ministra właściwego do spraw transportu.

3a. Jeżeli w stosunku do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej Prezes Urzędu wydał decyzję, o której mowa w art. 161 ust. 6, minister właściwy do spraw transportu, w drodze decyzji administracyjnej, cofa wyznaczenie w zakresie odpowiednim do cofniętego, ograniczonego albo zawieszonego certyfikatu.

3b. Prezes Urzędu informuje niezwłocznie ministra właściwego do spraw transportu o zaistnieniu okoliczności, o której mowa w ust. 3a.

3c. Jeżeli instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej nie spełnia celu skuteczności działania określonego w planie skuteczności działania, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia nr 390/2013/UE, minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia ciągłości ruchu lotniczego, cofnąć wyznaczenie, jeżeli podjęte przez tę instytucję działania naprawcze, o których mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia nr 390/2013/UE, nie spowodowały osiągnięcia celu skuteczności działania.

4. Certyfikacji instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej dokonuje Prezes Urzędu jako organ realizujący zadania państwowej władzy nadzorującej w rozumieniu art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

5. Przepisy ust. 1–4 nie naruszają przepisów ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

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.

7. Zadania państwa członkowskiego określone w art. 11 rozporządzenia nr 549/2004/WE oraz art. 13 i art. 14 ust. 4 rozporządzenia nr 390/2013/UE wykonuje minister właściwy do spraw transportu.

8. (uchylony)

Art. 127a. Prezes Urzędu opracowuje zachęty dla obszaru przepustowości oraz ochrony środowiska, o których mowa w art. 12 ust. 3 i 4 rozporządzenia nr 390/2013/UE.

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.

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 I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz

[61)] Ze zmianą wprowadzoną przez art. 24 pkt 1 ustawy z dnia 12 lipca 2024 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo komunikacji elektronicznej (Dz. U. poz. 1222), która weszła w życie z dniem 10 listopada 2024 r.

[62)] Przez art. 1 pkt 21 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 23, z późn. zm.).

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 2023 r. poz. 120, z późn. zm.[63)]).

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 przekazuje Prezesowi Urzędu informacje na temat planowanych zmian w swoich systemach funkcjonalnych, o których mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 15), w terminie co najmniej 3 miesięcy przed ich planowanym wprowadzeniem.

1a. W przypadku konieczności wprowadzenia nieplanowanych zmian w systemach funkcjonalnych, o których mowa w rozporządzeniu nr 1034/2011/UE, niezbędnych ze względów operacyjnych lub bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, mogą być one wprowadzone z pominięciem terminu, o którym mowa w ust. 1. Informacje na temat tych zmian są przekazywane Prezesowi Urzędu niezwłocznie po stwierdzeniu konieczności ich wprowadzenia.

2. Prezes Urzędu dokonuje zatwierdzenia, o którym mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 1034/2011/UE, zatwierdzenia planowanych zmian, o których mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzenia nr 1034/2011/UE, oraz zatwierdzenia, o którym mowa w art. 10 ust. 3 rozporządzenia nr 1034/2011/UE.

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 zatwierdzenia, o którym mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 1034/2011/UE, oraz zatwierdzenia planowanych zmian, o których mowa w art. 9 ust. 2 tego rozporządzenia,

3) warunki zatwierdzenia, o którym mowa w art. 10 ust. 3 rozporządzenia nr 1034/2011/UE

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

Art. 128c. Prezes Urzędu wydaje wytyczne w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 13 rozporządzenia nr 1034/2011/UE, w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 129. (uchylony)

Art. 129a. (uchylony)

Art. 130. 1. Służby żeglugi powietrznej są zapewniane odpłatnie (opłaty nawigacyjne).

1a. Opłaty nawigacyjne obejmują opłaty trasowe oraz opłaty terminalowe, a stawki tych opłat są ustalane dla stref pobierania tych opłat.

1b. Konsultacje w zakresie opłat nawigacyjnych i ich stawek z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej są prowadzone przez Prezesa Urzędu przy współpracy wyznaczonych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 391/2013/UE, a w odniesieniu do opłat trasowych także przepisami międzynarodowymi.

1c. W celu przeprowadzenia konsultacji, o których mowa w ust. 1b, instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przekazuje Prezesowi Urzędu informacje, o których mowa w art. 9 rozporządzenia nr 391/2013/UE, w zakresie dotyczącym działalności tej instytucji. Prezes Urzędu może zażądać od instytucji przedstawienia dodatkowych informacji dotyczących opłat trasowych, w szczególności wynikających z ustaleń wcześniej prowadzonych konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

2. (uchylony)

3. (uchylony)

4. (uchylony)

63) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 295 i 1598, z 2024 r. poz. 619, 1685 i 1863 oraz z 2025 r. poz. 1218.

5. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mają prawo odmówić świadczenia usług użytkownikowi przestrzeni powietrznej, który narusza terminy i warunki płatności określone przez EUROCONTROL lub przez te instytucje.

6. Nie pobiera się opłat nawigacyjnych za loty:

1) wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR – Visual Flight Rules);

2) mieszane – w których część lotu wykonywana jest zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR), a pozostała część lotu wykonywana jest zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR – Instrument Flight Rules) – za część lotu wykonywaną w polskiej przestrzeni powietrznej wyłącznie zgodnie z przepisami VFR;

3) wykonywane przez statki powietrzne o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 2 ton;

4) wykonywane wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny, głów państw, szefów rządu oraz ministrów; we wszystkich tych przypadkach cel lotu musi być potwierdzony odpowiednim oznaczeniem statusu lotu lub uwagą w planie lotu;

5) poszukiwawczo-ratownicze, autoryzowane przez właściwy organ koordynacji systemu poszukiwania i ratownictwa;

6) wojskowe wykonywane przez polskie wojskowe statki powietrzne oraz wojskowe statki powietrzne państw, w których loty polskich wojskowych statków powietrznych nie są obciążane opłatami nawigacyjnymi;

7) wykonywane w celach wojskowych i zwolnione z opłat na mocy umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską w drodze ustawowej, inne niż określone w pkt 1–6;

7a) wojskowe wykonywane przez wojskowe statki powietrzne w ramach programów wielonarodowych Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO), w których Rzeczpospolita Polska jest stroną, inne niż określone w pkt 1–7;

8) kontrolno-pomiarowe wykonywane przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.

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 1–7a. Koszty te są finansowane z części budżetu państwa, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

7a. Dotacji, o której mowa w ust. 7, udziela się na wniosek instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej złożony do ministra właściwego do spraw transportu, w terminie do końca miesiąca następującego po zakończeniu kwartału, którego wniosek dotyczy, pod rygorem utraty prawa do uzyskania dotacji za ten kwartał.

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.

9. (uchylony)

10. Wysokość stawek opłat nawigacyjnych jest ogłaszana w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz zamieszczana w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3.

11. (uchylony)

12. W kosztach związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej stanowiących podstawę ustalania opłat nawigacyjnych nie mogą być uwzględniane kary pieniężne, o których mowa w ustawie.

Art. 130a. (uchylony)

Art. 130b. 1. Stawki opłat trasowych są ustalane i zatwierdzane zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej z zakresu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, umowami międzynarodowymi oraz przepisami międzynarodowymi.

2. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wykorzystująca część przychodów pochodzących z opłat trasowych na sfinansowanie projektów, o których mowa w art. 6 ust. 3 rozporządzenia nr 391/2013/UE, jest obowiązana ewidencjonować przychody oraz koszty związane z finansowaniem tych projektów.

3. Ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego podlega zatwierdzona zgodnie z przepisami międzynarodowymi wysokość odsetek za niezapłacone w terminie należności z tytułu opłat trasowych.

Art. 130c. 1. Strefa pobierania opłat terminalowych objętych przepisami prawa Unii Europejskiej z zakresu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej jest ustalana z uwzględnieniem warunków i kryteriów określonych w tych przepisach oraz kryteriów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 130g.

2. Strefa, o której mowa w ust. 1, podlega zatwierdzeniu, na wniosek instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, której koszty mają najwyższy udział w kosztach stanowiących podstawę do obliczania stawki opłaty terminalowej dla tej strefy.

3. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, zatwierdza, w drodze decyzji administracyjnej, strefę, o której mowa w ust. 1, jeżeli jest ona ustalona zgodnie z przepisami prawa i instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 2, została wyznaczona w odniesieniu do przestrzeni powietrznej lotnisk objętych daną strefą pobierania opłat terminalowych.

4. Przed złożeniem wniosku, o którym mowa w ust. 2, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przeprowadza konsultacje w sprawie strefy, o której mowa w ust. 1, z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej w rozumieniu przepisów, o których mowa w art. 2 pkt 2 rozporządzenia nr 391/2013/UE.

5. Z konsultacji, o których mowa w ust. 4, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 2, sporządza sprawozdanie uwzględniające w szczególności opinie i uwagi przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej, w rozumieniu art. 2 pkt 2 rozporządzenia nr 391/2013/UE, oraz stanowisko do tych uwag.

6. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dołącza uzasadnienie potwierdzające spełnianie przez proponowaną strefę warunków i kryteriów, o których mowa w ust. 1, informację na temat konsultacji, o których mowa w ust. 4, w tym sprawozdanie, o którym mowa w ust. 5.

7. Strefa, o której mowa w ust. 1, jest zatwierdzana na okres, który pokrywa się z okresem odniesienia, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 390/2013/UE.

8. W przypadku gdy w ramach proponowanej strefy pobierania opłat terminalowych służby ruchu lotniczego są zapewniane przez więcej niż jedną instytucję, koszty zapewniania służb przez wszystkie instytucje są uwzględniane w podstawie kosztowej opłaty terminalowej dla tej strefy. Stronami postępowania w sprawie zatwierdzenia strefy są wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego w tej strefie. Instytucje te realizują wspólnie obowiązki, o których mowa w ust. 4 i 5.

9. Zmiana strefy, o której mowa w ust. 1, w trakcie okresu odniesienia, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 390/2013/UE, w tym w trakcie roku kalendarzowego, może zostać dokonana w przypadku znaczącej zmiany natężenia ruchu lotniczego lub konieczności zapewnienia służb ruchu lotniczego na nowo powstających lotniskach, z uwzględnieniem przepisów art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 391/2013/UE. Przepisy ust. 1–8 stosuje się.

10. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Prezesowi Urzędu kopię decyzji w sprawie strefy pobierania opłat terminalowych.

Art. 130d. 1. Stawki opłat terminalowych objętych przepisami prawa Unii Europejskiej z zakresu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej są ustalane zgodnie z tymi przepisami.

2. Stawki, o których mowa w ust. 1, podlegają zatwierdzeniu na wniosek instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, której koszty mają najwyższy udział w kosztach stanowiących podstawę do obliczania tych stawek, przez Prezesa Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw transportu.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dołącza informacje, o których mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzenia nr 391/2013/UE, sporządzone zgodnie z tabelami sprawozdawczymi i przepisami szczególnymi określonymi w załącznikach II, VI i VII do rozporządzenia nr 391/2013/UE.

4. Jeżeli zgodnie z art. 3 rozporządzenia nr 391/2013/UE oraz art. 130h ustalono, że terminalowe służby żeglugi powietrznej funkcjonują w warunkach rynkowych, do wniosku, o którym mowa w ust. 2, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dołącza informacje, o których mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzenia nr 391/2013/UE, sporządzone zgodnie z tabelami sprawozdawczymi i przepisami określonymi w załączniku III do rozporządzenia nr 391/2013/UE.

5. Prezes Urzędu może żądać od instytucji, których koszty są uwzględniane przy obliczaniu stawek, o których mowa w ust. 1, przedłożenia dodatkowych informacji w celu weryfikacji zgodności tych stawek z przepisami prawa dotyczącymi opłat nawigacyjnych.

6. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zatwierdza stawki, o których mowa w ust. 1, jeżeli zostały one ustalone zgodnie z przepisami prawa, o których mowa w ust. 1, lub przepisami ustawy.

7. W przypadku braku zatwierdzenia stawek, o których mowa w ust. 1, do dnia 27 grudnia roku poprzedzającego okres ich obowiązywania, Prezes Urzędu ustala stawki w drodze decyzji administracyjnej. Tak ustalone stawki obowiązują od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia danego roku.

8. Przepis art. 130b ust. 2 stosuje się do stawek opłat terminalowych, o których mowa w ust. 1.

Art. 130e. 1. Strefa pobierania opłat terminalowych nieobjętych zakresem przepisów, o których mowa w art. 130c ust. 1, jest ustalana z uwzględnieniem rodzaju i zakresu zapewnianych służb żeglugi powietrznej, rodzaju instytucji zapewniających te służby, kryteriów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 130g oraz roli lotnisk objętych daną strefą w krajowych programach i strategiach dotyczących lotnictwa cywilnego.

2. Strefa, o której mowa w ust. 1, podlega zatwierdzeniu na wniosek instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, której koszty mają najwyższy udział w kosztach stanowiących podstawę do obliczania stawki opłat terminalowych dla tej strefy.

3. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, zatwierdza w drodze decyzji administracyjnej, strefę, o której mowa w ust. 1, jeżeli jest ona ustalona zgodnie z przepisami prawa i instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 2, została wyznaczona w odniesieniu do przestrzeni powietrznej lotnisk objętych daną strefą pobierania opłat terminalowych.

4. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 2, przeprowadza konsultacje w sprawie strefy, o której mowa w ust. 1, z użytkownikami przestrzeni powietrznej korzystającymi z lotnisk objętych daną strefą lub podmiotami reprezentującymi tych użytkowników co najmniej na miesiąc przed złożeniem wniosku, o którym mowa w ust. 2.

5. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 2, może zaprosić do udziału w konsultacjach, o których mowa w ust. 4, inne podmioty, w tym zarządzających lotniskami, które mają być objęte daną strefą. Jeżeli zarządzający lotniskiem, które ma być objęte daną strefą, wnosi o udział w konsultacjach, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zaprasza go do udziału w tych konsultacjach.

6. Użytkownikami przestrzeni powietrznej korzystającymi z lotnisk, o których mowa w ust. 4, są przewoźnicy lotniczy stale korzystający z lotniska, o których mowa w art. 77 ust. 2.

7. Z konsultacji, o których mowa w ust. 4, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 2, sporządza sprawozdanie uwzględniające w szczególności opinie i uwagi podmiotów, o których mowa w ust. 4 i 5, oraz jej stanowisko do tych uwag.

8. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dołącza uzasadnienie potwierdzające spełnianie przez proponowaną strefę warunków i kryteriów, o których mowa w ust. 1, informację na temat konsultacji, o których mowa w ust. 4, w tym sprawozdanie, o którym mowa w ust. 7.

9. Strefa, o której mowa w ust. 1, jest zatwierdzana na okres roku kalendarzowego albo kilku kolejnych lat kalendarzowych.

10. Zmiana zatwierdzonej strefy, o której mowa w ust. 1, może zostać dokonana w trakcie trwania okresu, o którym mowa w ust. 9, w uzasadnionych przypadkach, w szczególności w przypadku znaczącej zmiany natężenia ruchu lotniczego lub konieczności zapewnienia służb ruchu lotniczego na nowo powstających lotniskach. Przepisy ust. 1–8 stosuje się.

11. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Prezesowi Urzędu kopię decyzji w sprawie strefy pobierania opłat terminalowych.

Art. 130f. 1. Stawki opłat terminalowych nieobjętych zakresem przepisów, o których mowa w art. 130c ust. 1, są ustalane dla zatwierdzonej strefy pobierania opłat terminalowych na podstawie kosztów ponoszonych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej związanych z zapewnianiem terminalowych służb żeglugi powietrznej, z uwzględnieniem kosztów realizowania przez Prezesa Urzędu zadań państwowej władzy nadzorującej związanych z zapewnianiem tych służb.

2. Stawki, o których mowa w ust. 1, dla danej strefy pobierania opłat terminalowych są ustalane na podstawie kosztów zapewniania terminalowych służb żeglugi powietrznej na lotniskach objętych daną strefą.

3. Stawki, o których mowa w ust. 1, podlegają zatwierdzeniu, na wniosek instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, której koszty mają najwyższy udział w kosztach, o których mowa w ust. 1, przez Prezesa Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw transportu.

4. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zatwierdza stawki, o których mowa w ust. 1, jeżeli zostały one ustalone zgodnie z ust. 1 i 2 oraz 5–8.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 3, dołącza uzasadnienie wraz z dokumentami niezbędnymi do weryfikacji poprawności skalkulowanych stawek, o których mowa w ust. 1, obejmującymi w szczególności informacje dotyczące:

1) wysokości planowanych kosztów w rozbiciu według rodzajów kosztów planowanych do poniesienia;

2) wysokości planowanych kosztów w rozbiciu według służb planowanych do zapewniania;

3) liczby operacji lotniczych wykonanych na lotniskach objętych strefą pobierania opłat terminalowych, o której mowa w art. 130e ust. 1, w okresie:

   a) co najmniej ostatnich 3 lat albo

   b) zapewniania terminalowych służb żeglugi powietrznej – w przypadku gdy okres zapewniania tych służb był krótszy niż 3 lata

   – jeżeli instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewniała terminalowe służby żeglugi powietrznej na tych lotniskach;

4) liczby operacji lotniczych planowanych w okresie, którego dotyczą proponowane stawki opłat terminalowych;

5) zrealizowanych kosztów zapewniania terminalowych służb żeglugi powietrznej na lotniskach objętych strefą pobierania opłat terminalowych, o której mowa w art. 130e ust. 1, w okresie:

   a) co najmniej ostatnich 3 lat albo

   b) zapewniania terminalowych służb żeglugi powietrznej – w przypadku gdy okres zapewniania tych służb był krótszy niż 3 lata

   – jeżeli instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewniała terminalowe służby żeglugi powietrznej na tych lotniskach;

6) konfiguracji stref pobierania opłat terminalowych w okresie, którego dotyczą proponowane stawki opłat terminalowych;

7) przeprowadzonych konsultacji w sprawie stawek.

6. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 3, przeprowadza z użytkownikami przestrzeni powietrznej korzystającymi z lotnisk, o których mowa w art. 130e ust. 6, objętych strefą, o której mowa w art. 130e ust. 1, lub podmiotami reprezentującymi tych użytkowników konsultacje, o których mowa w ust. 5 pkt 7, co najmniej na miesiąc przed złożeniem wniosku, o którym mowa w ust. 3.

7. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 3, może zaprosić do udziału w konsultacjach, o których mowa w ust. 5 pkt 7, inne podmioty, w tym zarządzających lotniskami, które są albo mają być objęte strefą, o której mowa w art. 130e ust. 1. Jeżeli zarządzający lotniskiem, które jest albo ma być objęte daną strefą, wnosi o udział w konsultacjach, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zaprasza go do udziału w tych konsultacjach.

8. Konsultacje, o których mowa w ust. 5 pkt 7, mogą być przeprowadzane jednocześnie z konsultacjami, o których mowa w art. 130e ust. 4. Przepisy art. 130e ust. 6 i 7 stosuje się, z zastrzeżeniem że celem konsultacji jest przekazanie przez instytucję, o której mowa w ust. 3, podmiotom biorącym udział w konsultacjach informacji dotyczących proponowanych stawek, o których mowa w ust. 1, i pozyskanie od tych podmiotów opinii na temat stawek.

9. Przed rozpoczęciem konsultacji, o których mowa w ust. 5 pkt 7, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 3, może zwrócić się do podmiotów, których koszty związane z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej będą uwzględniane w podstawie kosztowej stawek, o których mowa w ust. 1, a które nie są związane z zapewnianiem służb przez tę instytucję, o przedłożenie informacji niezbędnych do rzetelnego i przejrzystego przedstawienia całkowitych kosztów związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej w danej strefie pobierania opłat terminalowych.

10. Prezes Urzędu może żądać od instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, której koszty są uwzględniane przy obliczaniu stawek, o których mowa w ust. 1, przedłożenia dodatkowych informacji lub wyjaśnień w celu weryfikacji zgodności stawek, o których mowa w ust. 1, z przepisami prawa dotyczącymi opłat nawigacyjnych.

11. W przypadku braku zatwierdzenia stawek, o których mowa w ust. 1, do dnia 27 grudnia roku poprzedzającego okres ich obowiązywania, Prezes Urzędu ustala je w drodze decyzji administracyjnej. W tym celu Prezes Urzędu może żądać od instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, której koszty są uwzględniane przy obliczaniu stawek, o których mowa w ust. 1, dodatkowych wyjaśnień i dokumentów. Tak ustalone stawki obowiązują do czasu ustalenia stawek opłat terminalowych zgodnie z ust. 3.

12. W przypadku braku zatwierdzenia strefy, o której mowa w art. 130c ust. 1, do dnia 31 października roku poprzedzającego okres obowiązywania stawek, o których mowa w ust. 1, są one ustalane przy założeniu, że każde lotnisko stanowi odrębną strefę pobierania opłat terminalowych. Tak ustalone stawki obowiązują do czasu ustalenia stawek opłat terminalowych zgodnie z ust. 1–11.

Art. 130g. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) strefy pobierania opłat trasowych, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;

2) kryteria ustalania stref pobierania opłat terminalowych, biorąc pod uwagę treść programów i strategii rządowych dotyczących lotnictwa cywilnego oraz mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;

3) sposób konsultacji stref pobierania opłat terminalowych, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia przejrzystości ustalania tych stref oraz mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;

4) sposób konsultacji stawek opłat terminalowych oraz szczegółowy zakres informacji dołączanych do wniosku o zatwierdzenie stawek opłat terminalowych, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia przejrzystości ustalania stawek oraz mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;

5) procedurę przekazywania i zakres informacji niezbędnych do zatwierdzenia stawek opłat nawigacyjnych, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia przejrzystości kalkulacji kosztów i opłat oraz powiązanie wysokości należności z tytułu opłat z liczbą operacji lotniczych oraz mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;

6) sposób ustalania stawek opłat terminalowych nieobjętych zakresem stosowania przepisów, o których mowa w art. 130c ust. 1, w tym kosztów stanowiących podstawę ich ustalenia, biorąc pod uwagę zasadę niedyskryminacji.

Art. 130h. 1. Zadania państwa członkowskiego polegające na przyznaniu odstępstw określonych w:

1) art. 1 ust. 3 rozporządzenia nr 390/2013/UE,

2) art. 1 ust. 5 rozporządzenia nr 391/2013/UE,

3) art. 3 rozporządzenia nr 391/2013/UE

– wykonuje minister właściwy do spraw transportu.

2. Odstępstwa, o których mowa w ust. 1, może wprowadzić minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej, o których mowa w art. 2 pkt 2 rozporządzenia nr 391/2013/UE, oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, mając na uwadze uwarunkowania operacyjne i kosztowe prowadzenia działalności przez podmioty, których koszty uwzględniane są w podstawach kosztowych stawek opłat nawigacyjnych.

3. Odstępstwa, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, odnoszą się do tych samych portów lotniczych.

4. W przypadku wprowadzenia odstępstwa, o którym mowa w ust. 1, do ustalania opłat terminalowych stosuje się przepisy art. 130e i art. 130f oraz przepisy wydane na podstawie art. 130g.

Art. 131. (uchylony)

Art. 132. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych:

1) sposób i warunki zapewniania służby informacji lotniczej;

2) wymagania, którym powinny odpowiadać mapy lotnicze i inne wydawnictwa tej służby;

3) sposób i warunki udostępniania przez organy służby informacji lotniczej wydawnictw, o których mowa w pkt 2, oraz rozpowszechniania przez nią innych informacji;

4) zasady współdziałania służby informacji lotniczej z zarządzającymi lotniskami;

5) szczegółowe zasady działania telekomunikacji lotniczej.

Art. 133. 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.

Rozdział 3

Zarządzanie bezpieczeństwem lotów oraz badanie wypadków i incydentów lotniczych

Art. 134. 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.

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 na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowo-administracyjnego za zgodą sądu. Właściwy do rozpoznania sprawy jest dla Komisji, o której mowa w art. 17, Sąd Okręgowy w Warszawie, a dla Komisji Badania Wypadków Lotniczych 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 badania 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 komisje, o których mowa w art. 17 oraz art. 140, niezależnie od postępowania przygotowawczego, sądowego, sądowo-administracyjnego, administracyjnego lub czynności związanych z likwidacją szkody.

1f. W toku postępowań, o których mowa w ust. 1a i 1e, członków komisji, o których mowa w art. 17 oraz art. 140, nie wolno przesłuchiwać jako świadków co do faktów mogących ujawnić wyniki badań, o których mowa w ust. 1c.

1g. W związku z badaniem okoliczności i przyczyn zdarzeń lotniczych Komisja oraz Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, o której mowa w art. 140, są uprawnione do przetwarzania danych osobowych dotyczących zdrowia, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 2016/679.

1h. Komisja oraz Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, o której mowa w art. 140, wykonują obowiązek, o którym mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/679, przy pierwszej czynności skierowanej do osoby, której dane dotyczą, chyba że informacje, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/679, są w posiadaniu tej osoby, a zakres tych informacji lub ich treść nie uległy zmianie.

2. Przez wypadek lotniczy rozumie się zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które zaistniało od chwili, gdy jakakolwiek osoba weszła na jego pokład z zamiarem wykonania lotu, do momentu, gdy wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie opuściły ten statek powietrzny, i podczas którego:

1) jakakolwiek osoba doznała obrażeń ze skutkiem śmiertelnym lub poważnego obrażenia ciała w rezultacie:

   a) znajdowania się na pokładzie danego statku powietrznego lub

   b) bezpośredniego zetknięcia się z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, w tym częścią, która oddzieliła się od danego statku powietrznego, lub

   c) bezpośredniego oddziaływania strumienia gazów albo powietrza, wywołanego przez statek powietrzny

   – z wyłączeniem tych przypadków, kiedy obrażenia ciała powstały z przyczyn naturalnych bądź w wyniku obrażeń zadanych samemu sobie lub przez inne osoby albo kiedy obrażeń ciała doznały osoby odbywające lot bez pozwolenia albo ukrywające się w miejscach, do których zwykle zamknięty jest dostęp dla pasażerów i członków załogi;

2) statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji, w rezultacie czego:

a) naruszona została trwałość konstrukcji, pogorszeniu uległy techniczne lub lotne charakterystyki statku powietrznego oraz

b) wymagane jest przeprowadzenie poważnego remontu lub wymiana uszkodzonego elementu

– z wyłączeniem przypadków przerwy w pracy silnika statku powietrznego albo jego uszkodzenia, jeśli uszkodzeniu uległ tylko silnik, jego osłony albo agregaty wspomagające albo gdy uszkodzone zostały łopaty śmigła, końcówki skrzydła, anteny, ogumienie kół, urządzenia hamowania, owiewki albo gdy na pokryciu są niewielkie wgniecenia albo przebicia;

3) statek powietrzny zaginął lub znajduje się w miejscu, do którego dostęp jest niemożliwy.

3. Dla celów statystycznych obrażenia ciała, w rezultacie których w ciągu 30 dni od chwili zaistnienia wypadku nastąpiła śmierć, uznaje się za obrażenia ciała ze skutkiem śmiertelnym.

4. Statek powietrzny uznaje się za zaginiony wówczas, gdy nie zostało ustalone miejsce znajdowania się jego szczątków i odwołano oficjalne poszukiwania.

5. Incydentem lotniczym jest zdarzenie inne niż wypadek lotniczy, związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na jej bezpieczeństwo.

6. Poważnym incydentem lotniczym jest zdarzenie, którego okoliczności zaistnienia wskazują, że nieomal doszło do wypadku lotniczego.

Art. 135. 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.

2. Każdy wypadek lub poważny incydent lotniczy statku powietrznego objętego obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych jest przedmiotem badania przez Komisję. Inne incydenty lotnicze tych statków powietrznych są badane odpowiednio przez użytkownika statku powietrznego lub instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej lub zarządzającego lotniskiem, pod nadzorem Komisji, chyba że Przewodniczący Komisji zdecydował o podjęciu takiego badania przez Komisję.

2a. Przewodniczący Komisji może przekazać badanie wypadku lub poważnego incydentu lotniczego statku powietrznego, którego maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza 2250 kg, innemu podmiotowi za jego zgodą. W takim przypadku badanie jest prowadzone pod nadzorem Komisji.

3. Komisja bada wypadki i poważne incydenty lotnicze:

1) cywilnych statków powietrznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej;

2) cywilnych statków powietrznych polskich lub obcych, eksploatowanych przez użytkowników polskich poza granicami kraju, jeżeli przewidują to umowy lub przepisy międzynarodowe albo właściwy organ obcego państwa przekazał Komisji uprawnienie do przeprowadzenia badania, albo sam nie podjął badania wypadku;

3) polskich lub obcych cywilnych statków powietrznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej, wykonujących loty, o których mowa w art. 66a ust. 1.

4. Komisja może podjąć badanie wypadku lub incydentu lotniczego statku powietrznego nieobjętego obowiązkiem wpisu do rejestru statków, 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.

5. Komisja, przystępując do badania wypadku lub incydentu lotniczego, w którym brał udział polski statek powietrzny lub który wydarzył się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, powiadamia:

1) Prezesa Urzędu;

2) użytkownika statku powietrznego;

3) władze lotnicze państwa: rejestracji, producenta, certyfikacji, konstruktora i właściciela statku powietrznego.

6. W przypadku stwierdzenia, że:

1) statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną,

2) osoba używająca statku powietrznego była pod wpływem alkoholu lub środków odurzających,

3) statek powietrzny został zbudowany lub był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami,

4) statek powietrzny był używany w wyniku przestępstwa, w szczególności uprowadzenia

– Komisja może odstąpić od badania wypadku lub incydentu lotniczego, powiadamiając jednocześnie właściwe organy o podejrzeniu naruszenia przepisów karnych.

7. Komisja, w terminie 30 dni od dnia otrzymania informacji o zaistnieniu wypadku lotniczego, przesyła Prezesowi Urzędu raport wstępny. Raport wstępny z badania poważnego incydentu lotniczego przekazuje się w przypadku, gdy uzasadnione jest to względami bezpieczeństwa wykonywania lotów.

8. W przypadkach szczególnych Komisja może korzystać z ekspertyz i opinii przygotowywanych na jej zlecenie przez wyspecjalizowane podmioty lub ekspertów.

9. Po zakończeniu badania incydentu lotniczego użytkownik statku powietrznego, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej lub zarządzający lotniskiem przesyła Komisji, wraz z zebraną dokumentacją, raport końcowy, określający w szczególności przyczyny i okoliczności badanego incydentu lotniczego oraz działania, jakie zostały podjęte lub powinny zostać podjęte w celu zapobieżenia podobnym zdarzeniom w przyszłości. Komisja po analizie przedstawionych dokumentów podejmuje stosowną uchwałę w tej sprawie.

10. Koszty, jakie powstały w związku z 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.

Art. 135a. 1. Komisja przyjmuje zgłoszenia w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, o którym mowa w art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 376/2014/UE, w zakresie statków powietrznych objętych przepisami tego rozporządzenia.

2. Następujące podmioty, w zakresie statków powietrznych nieobjętych przepisami rozporządzenia nr 376/2014/UE, w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, są obowiązane zgłaszać Komisji zaistnienie zdarzenia polegającego na przerwie w działaniu, wadzie, uszkodzeniu statku powietrznego lub jego elementu albo innej okoliczności, która miała lub mogła mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu:

1) użytkownik lub dowódca statku powietrznego, w szczególności posiadającego silnik turbinowy albo używanego do transportu publicznego;
2) przedsiębiorca zajmujący się projektowaniem, produkcją, obsługą lub modyfikacją statków powietrznych, w szczególności posiadających silnik turbinowy albo używanych do transportu publicznego, a także przeznaczonych dla nich urządzeń lub części;
3) osoba podpisująca świadectwa zdatności do lotów oraz dokumenty związane z przeglądami statków powietrznych, w szczególności o napędzie turbinowym albo przeznaczonych do transportu publicznego, a także przeznaczonych do nich urządzeń lub części;
4) instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej;
5) zarządzający lotniskiem;
6) podmiot wykonujący obsługę naziemną statków powietrznych;
7) osoba pełniąca funkcję związaną z instalowaniem, modyfikacją, konserwacją, naprawami, naprawami głównymi, kontrolą w locie lub inspekcją lotniczych instalacji nawigacyjnych, za których bezpieczeństwo odpowiada nadzór lotniczy;
8) jednostka organizacyjna lub związek organizacyjny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko wojskowe do użytkowania, przyjmujące polski albo obcy cywilny statek powietrzny, wykonujący lot, o którym mowa w art. 66a ust. 1.

3. Zgłoszenia zdarzenia lotniczego dokonuje się przy użyciu każdego dostępnego środka łączności niezwłocznie po zaistnieniu zdarzenia, jednak nie później niż 72 godziny od jego zaistnienia.

4. O zaistniałych zdarzeniach lotniczych Komisja powiadamia niezwłocznie Prezesa Urzędu. Powiadomienie obejmuje dane o osobach biorących udział w zdarzeniu umożliwiające zidentyfikowanie tych osób w celu podjęcia działań pozwalających na realizację ustawowych zadań Prezesa Urzędu.

5. Dane osobowe przetwarzane w związku z przyjęciem zgłoszenia w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń są przechowywane nie dłużej niż do dnia zakończenia badania zdarzenia. W przypadku odstąpienia od badania wypadku lub incydentu lotniczego, o którym mowa w art. 135 ust. 6, dane osobowe przechowywane są przez 14 dni od dnia powiadomienia właściwego organu o podejrzeniu naruszenia przepisów karnych.

6. Zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1 i 2, podlegają zdarzenia dotyczące statku powietrznego eksploatowanego przez podmioty mające siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, choćby zaistniały poza tym terytorium.

7. Pracodawca nie może w żaden sposób dyskryminować pracownika, który dokonał zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 albo 2.

8. Z zachowaniem przepisów prawa karnego, nie wszczyna się postępowania w odniesieniu do naruszeń prawa popełnionych z winy nieumyślnej, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa, o którym dowiedziano się tylko na podstawie zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 albo 2.

Art. 135b. 1. Informacje o zdarzeniach lotniczych przekazywane w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania gromadzone są przez Prezesa Urzędu w bazie danych. W bazie danych nie rejestruje się nazwisk ani adresów osób.

2. Z bazy danych korzystają niezależnie, w zakresie ich kompetencji, Prezes Urzędu oraz Komisja. Z bazy danych mogą korzystać także właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej i Komisja Europejska, jako podmioty uczestniczące w systemie wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa lotów.

3. Dane osobowe przetwarzane w związku z uzyskanym od Komisji powiadomieniem, o którym mowa w art. 135a ust. 4, są przechowywane przez 14 dni od dnia powiadomienia.

4. Dla zapewnienia właściwej poufności rozpowszechniania informacji, o których mowa w ust. 1, udostępnianie zainteresowanym podmiotom tych informacji odbywa się zgodnie z warunkami oraz procedurami ustalonymi przez Komisję Europejską.

5. Prezes Urzędu publikuje corocznie, z zapewnieniem ochrony danych osobowych, informacje o stanie bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym, zawierające dane o zdarzeniach zebrane w systemie obowiązkowego zgłaszania.

Art. 135c. 1. Prezes Urzędu przyjmuje zgłoszenia w ramach systemu dobrowolnego zgłaszania zdarzeń, o którym mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 376/2014/UE.

2. Prezes Urzędu, w zakresie statków powietrznych nieobjętych przepisami rozporządzenia nr 376/2014/UE, przyjmuje zgłoszenia w ramach dobrowolnego i poufnego systemu umożliwiającego zgłaszanie, zbieranie i analizowanie informacji o zaobserwowanych w lotnictwie cywilnym nieprawidłowościach, które nie wymagają zgłaszania obowiązkowego, ale które zgłaszający odczuwa jako bieżące lub potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa lotów.

3. Podmioty wykonujące działalność określoną w art. 160 ust. 3 eksploatujące statki powietrzne, o których mowa w ust. 2, prowadzą autonomiczne systemy dobrowolnego zgłaszania zdarzeń lotniczych w ramach działania swoich organizacji i wewnętrznego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

4. Dane osobowe przetwarzane w związku z przyjęciem zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 i 2, są przechowywane przez 14 dni od dnia zgłoszenia zdarzenia.

5. Informacja dotycząca bezpieczeństwa lotów, z usuniętymi danymi osobowymi, jest przechowywana i udostępniana zainteresowanym podmiotom w celu poprawy bezpieczeństwa lotów.

6. Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w drodze obwieszczenia, informacje dotyczące funkcjonowania systemów, o których mowa w ust. 1 i 2.

7. Z zachowaniem przepisów prawa karnego, nie wszczyna się postępowania w odniesieniu do naruszeń prawa popełnionych z winy nieumyślnej, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa, o których dowiedziano się tylko na podstawie zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 albo 2.

Art. 135d. Użytkownicy statków powietrznych, które podlegają wpisowi do rejestru statków, składają Prezesowi Urzędu, w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku, w postaci papierowej lub elektronicznej, sprawozdania, za rok ubiegły, z wykonywania operacji lotniczych, z uwzględnieniem zaistniałych zdarzeń lotniczych, przyjętych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa i podjętych działań zapobiegawczych lub naprawczych.

Art. 135e. 1. Zgłoszenie przez pracownika informacji w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń nie może stanowić podstawy do pociągnięcia go przez pracodawcę do odpowiedzialności z tytułu naruszenia, niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków pracowniczych, o której mowa w przepisach Kodeksu pracy.

2. Zgłoszenie informacji w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń przez osobę wykonującą czynności na podstawie umowy cywilnoprawnej nie może stanowić podstawy do pociągnięcia jej przez podmiot prowadzący działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, dla którego osoba ta spełnia świadczenie, do odpowiedzialności z tytułu niewykonania albo nienależytego wykonania zobowiązania z tytułu umowy wzajemnej.

3. Odpowiedzialności, o której mowa w ust. 1 i 2, nie podlegają również pracownicy i osoby wykonujące czynności na podstawie umowy cywilnoprawnej, którzy zostali wymienieni w zgłoszeniach informacji w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń.

4. Przepisów ust. 1–3 nie stosuje się w przypadkach określonych w art. 16 ust. 10 rozporządzenia nr 376/2014/UE.

Art. 136. 1. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do:

1) dostępu do miejsca wypadku, statku powietrznego, jego szczątków i zawartości;

2) badania miejsca wypadku, statku powietrznego, jego szczątków i zawartości;

3) sporządzania spisów oraz czasowego przejmowania części statków i innych rzeczy wymagających zbadania;

4) dostępu do rejestratorów pokładowych i ich odczytów, a także innych zapisów;

5) zapoznania się z wynikami badań przeprowadzanych przez inne organy oraz służby publiczne;

6) uzyskania informacji i dostępu do dokumentacji użytkownika statku powietrznego, producenta i innych osób lub jednostek organizacyjnych uczestniczących w nadzorowaniu lotnictwa lub uczestniczących w działalności lotniczej;

7) przesłuchiwania świadków;

8) udziału w przesłuchiwaniu świadków.

2. Uprawnienie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, obejmuje także prawo wstępu do wszystkich części lotniska.

3. Osoby działające z upoważnienia Komisji korzystają z uprawnień, o których mowa w ust. 1 i 2.

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.

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

Art. 137. 1. Organy administracji publicznej i inne państwowe i samorządowe jednostki organizacyjne oraz przedsiębiorcy są obowiązani do współdziałania z Komisją i udzielania jej niezbędnej pomocy.

2. Każdy dysponent środków łączności powinien udostępnić je niezwłocznie w celu przekazania wiadomości dotyczącej wypadku.

3. Każdy dysponent środków rejestracji obrazu, który znalazł się w pobliżu wypadku, powinien udostępnić je niezwłocznie, jeśli zachodzi taka potrzeba, w celu rejestracji statku powietrznego i miejsca wypadku. Dotyczy to również wykonywanych nagrań związanych z wypadkiem.

4. Kto odnalazł porzucony statek powietrzny lub jego szczątki albo był 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.

5. Komisja współpracuje z właściwymi organizacjami międzynarodowymi i organami państw obcych, w szczególności:

1) państwa, w którym miał miejsce wypadek statku powietrznego polskiego lub eksploatowanego przez polskiego użytkownika albo w którym wyprodukowano taki statek powietrzny lub istotne jego części składowe lub wyposażenie;

2) państwa przynależności statku powietrznego lub jego użytkownika, jeżeli wypadek miał miejsce na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, albo jeżeli statek powietrzny lub istotne jego części składowe lub wyposażenie zostały wyprodukowane w Rzeczypospolitej Polskiej;

3) innych państw członkowskich ICAO oraz z odpowiednimi komisjami lub grupami eksperckimi ICAO i ECAC.

6. Współpraca, o której mowa w ust. 5, obejmuje w szczególności 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.

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

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

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

4. W razie ujawnienia nowych faktów mogących mieć wpływ na ustalenie przyczyn i okoliczności wypadku lub incydentu lotniczego, minister właściwy do spraw transportu może zlecić Komisji wznowienie już zakończonego badania.

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

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

1) szczegółowy sposób postępowania przy badaniu wypadków i incydentów lotniczych;

2) warunki i tryb udostępniania oraz publikowania raportów końcowych i zaleceń Komisji;

3) warunki i tryb przekazywania i udostępniania raportów wstępnych i informacji o wypadkach i incydentach lotniczych;

4) sposób działania systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym i sposób prowadzenia bazy danych o zdarzeniach lotniczych;

5) warunki i sposób działania systemu dobrowolnego zgłaszania o zdarzeniach lotniczych, jednostki lotnictwa cywilnego właściwe do przyjmowania takich poufnych zgłoszeń, sposób zapewnienia ochrony danych osobowych z tym związanych oraz formę i sposób udostępnienia tych informacji;

6) wykaz przykładowych zdarzeń podlegających obowiązkowemu zgłaszaniu;

7) wykaz przykładowych poważnych incydentów lotniczych.

Art. 140. 1. Badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym 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.

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 przekaże tej Komisji uprawnienia do przeprowadzenia badania, albo jeżeli 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.

2. W zakresie uprawnień Komisji Lotnictwa Państwowego oraz jej członków stosuje się odpowiednio przepisy art. 1 ust. 4.

2a. W skład Komisji Lotnictwa Państwowego wchodzą przewodniczący, I zastępca przewodniczącego i sekretarz z jednostki organizacyjnej właściwej w zakresie bezpieczeństwa lotów podległej Ministrowi Obrony Narodowej oraz II zastępca przewodniczącego z jednostki organizacyjnej właściwej w zakresie bezpieczeństwa lotów podległej ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych. Pozostałych członków Komisji Lotnictwa Państwowego wyznacza się z przedstawicieli Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

2b. W skład Komisji Lotnictwa Państwowego powinni wchodzić specjaliści z zakresu: 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.

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 tej 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.

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.

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.

7. Minister Obrony Narodowej oraz 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.

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 12 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.

5. W skład służby ASAR wchodzą 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 działaniami jednostek służby ASAR i koordynowanie tych działań, 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 wchodzą 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 na podstawie planu operacyjnego poszukiwania i ratownictwa lotniczego, zwanego dalej „planem ASAR", określającego funkcjonowanie i bieżące zadania tych podmiotów i jednostek systemu oraz ich współdziałanie 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 Sił Zbrojnych, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, podmioty wpisane do rejestru podmiotów wykonujących działalność leczniczą 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 uprawnienia i obowiązki właściwych podmiotów i jednostek.

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 przepisach wydanych 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 wykreślania z ewidencji, a także sposób i warunki prowadzenia tej ewidencji, z uwzględnieniem przepisów Tomu III, Część II Załącznika 10 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, i zaleceń Rady Programu Cospas-Sarsat.

Rozdział 4

Loty międzynarodowe

Art. 141. Do lotów międzynarodowych stosuje się przepisy rozdziałów 1, 2 i 3 niniejszego działu ze zmianami wynikającymi z przepisów niniejszego rozdziału, z zachowaniem umów międzynarodowych.

Art. 142. Przy wykonywaniu lotów międzynarodowych statek powietrzny jest obowiązany przestrzegać:

1) przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa;

2) zakazu przekraczania granic jakiegokolwiek państwa bez wymaganego zezwolenia;

3) zakazu używania statków powietrznych do działań bezprawnych;

4) poleceń organów państwa, w którego przestrzeni powietrznej lot się odbywa, a także poleceń otrzymanych od jego państwowego statku powietrznego.

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

Art. 144. Międzynarodowe loty handlowe obcych przewoźników lotniczych z lądowaniem handlowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wymagają uzyskania zezwolenia, o którym mowa w art. 193, z zastrzeżeniem art. 145 ust. 1 pkt 4.

Art. 145. 1. Nie wymagają uzyskania zezwolenia:

1) międzynarodowe loty niehandlowe polskich cywilnych statków powietrznych;

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

3) międzynarodowe regularne loty tranzytowe obcych statków powietrznych przewoźników lotniczych państw stron Układu o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych, sporządzonego w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 213 i 214);

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

2. Przepisy ust. 1 stosuje się:

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

2) z zastrzeżeniem warunków przewidzianych w umowach międzynarodowych.

Art. 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, w przypadku 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 zagrozi bezpieczeństwu.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera informacje określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 5. Do wniosku dołącza się dokumenty określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 5.

3. Prezes Urzędu niezwłocznie przekazuje instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego kopię zezwolenia, o którym mowa w ust. 1.

4. Wyłącza się z obowiązku uzyskania zezwolenia na lot, o którym mowa w ust. 1, statki powietrzne zarejestrowane w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, które posiadają, wydane w państwie rejestracji, ważne dokumenty potwierdzające zdatność do lotu inne niż świadectwo zdatności do lotu.

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

1) informacje, jakie ma zawierać wniosek o tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku powietrznego;

2) dokumenty dołączane do wniosku o tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku powietrznego;

3) wzór tymczasowego zezwolenia na lot.

Art. 146. 1. W przypadkach nieobjętych przepisami art. 145 międzynarodowe loty niehandlowe obcych cywilnych statków powietrznych w polskiej przestrzeni powietrznej wymagają uzyskania zezwolenia udzielonego przez Prezesa Urzędu, po uzgodnieniu warunków ich wykonania z właściwymi organami.

2. Wniosek o zezwolenie powinien być złożony nie później niż 48 godzin przed przekroczeniem granicy polskiej przestrzeni powietrznej.

3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, jest decyzją administracyjną doręczaną przy wykorzystaniu teleksowej lub elektronicznej łączności lotniczej.

Art. 147. Prezes Urzędu może odstąpić, w niezbędnym zakresie, od wymagań Prawa lotniczego dotyczących zezwalania na loty – a organ ruchu lotniczego, w niezbędnym zakresie – od wymagań dotyczących planowania lotów cywilnych statków powietrznych, jeżeli lot jest związany z prowadzeniem akcji poszukiwawczo-ratowniczej, ratownictwa medycznego, z zapobieganiem skutkom klęsk żywiołowych lub ich usuwaniem lub z pomocą w razie katastrofy przemysłowej i komunikacyjnej albo jeżeli statek powietrzny znajduje się w niebezpieczeństwie lub też takie odstąpienie jest konieczne dla uniknięcia niebezpieczeństwa.

Art. 148. 1. W przypadkach lotów międzynarodowych o znaczeniu państwowym lub innych uzgadnianych drogą dyplomatyczną właściwy organ państwa obcego zgłasza zamiar wykonania lotu cywilnego statku powietrznego ministrowi właściwemu do spraw zagranicznych, nie później niż na 10 dni przed planowanym rozpoczęciem lotu, podając cel lotu oraz informacje wymagane przy zgłaszaniu planów lotów w polskiej przestrzeni powietrznej.

2. Minister właściwy do spraw zagranicznych przekazuje Prezesowi Urzędu zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1. O udzieleniu zezwolenia Prezes Urzędu zawiadamia niezwłocznie właściwy organ państwa obcego za pośrednictwem ministra właściwego do spraw zagranicznych.

Art. 148a. W przypadkach lotów międzynarodowych, w których prawo państwa obcego wymaga drogi dyplomatycznej na przesłanie aplikacji o zgodę na wykonanie lotu, zgłoszenie zamiaru wykonania lotu cywilnego statku powietrznego wraz z wymaganą dokumentacją, na wniosek podmiotu polskiego przekazuje do właściwego organu w państwie obcym minister właściwy do spraw zagranicznych.

Art. 149. (uchylony)[64)]

Art. 149a. 1. Wykonywanie lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu ładunków lub żołnierzy, funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Służby Ochrony Państwa oraz pracowników wojska wymaga zezwolenia Dowódcy Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, jest wydawane na zasadach i w trybie określonych w art. 18a ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej.

Art. 150. 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.

2. Do międzynarodowych lotów państwowych statków powietrznych innych niż określone w ust. 1 stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące lotów międzynarodowych cywilnych statków powietrznych.

Art. 151. Stały pobyt i eksploatację polskiego statku powietrznego za granicą lub stały pobyt i eksploatację obcego statku powietrznego w Rzeczypospolitej Polskiej należy zgłosić Prezesowi Urzędu.

Art. 152. W razie zaginięcia lub wypadku obcego cywilnego statku powietrznego upoważnione organy państwa przynależności statku oraz właściciel lub użytkownik tego statku mogą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej brać udział, za zgodą Prezesa Urzędu, w działaniach mających na celu odnalezienie statku lub udzielenie mu pomocy.

Art. 153. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych, szczegółowe warunki dotyczące:

1) wykonywania lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne, w tym również formy i trybu składania oraz rozpatrywania wniosków o uzyskanie wymaganego zezwolenia w zależności od rodzaju tych lotów;

2) stałego pobytu polskich cywilnych statków powietrznych za granicą i obcych cywilnych statków powietrznych w Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 153a. (uchylony)

Art. 153b. (uchylony)

Art. 154. 1. W razie wypadku lub przymusowego lądowania statku powietrznego wykonującego lot międzynarodowy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w miejscu, w którym brak organów celnych i Straży Granicznej, dowódca statku powietrznego obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższą jednostkę Policji lub inną jednostkę administracji publicznej.

64) Przez art. 1 pkt 22 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

2. Do czasu przybycia przedstawicieli organów celnych i Straży Granicznej, jednostki, o których mowa w ust. 1, a także dowódca statku powietrznego obowiązani są zastosować niezbędne środki w celu zapewnienia dokonania wymaganych formalności.

3. Podjęcie dalszego lotu przez statek powietrzny bez zezwolenia właściwych organów celnych i organów ochrony granic jest zabronione.

Art. 155. 1. Obcy statek powietrzny przebywający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz jego załoga mogą zostać poddane inspekcji, a ich dokumenty mogą być sprawdzane przez Prezesa Urzędu.

2. Obcy statek powietrzny przebywający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz jego załoga, wobec których istnieje uzasadnione podejrzenie niezgodności z umowami lub przepisami międzynarodowymi dotyczącymi bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, podlegają inspekcji, a dokumenty podlegają sprawdzeniu przez Prezesa Urzędu.

3. Z inspekcji wyłączone są państwowe statki powietrzne, chyba że są wykorzystywane do prowadzenia działalności innej niż służba publiczna.

4. Inspekcja może być prowadzona bez uprzedniego poinformowania użytkownika statku o zamiarze jej przeprowadzenia.

5. Inspekcję prowadzi się w sposób niepowodujący nieuzasadnionego opóźnienia odlotu.

6. Do prowadzenia inspekcji, o której mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 27 i 28.

Art. 155a. 1. W przypadku, o którym mowa w ARO.RAMP.140 lit. a załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE, Prezes Urzędu, w drodze zawiadomienia, zatrzymuje statek powietrzny na lotnisku albo lądowisku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do czasu przywrócenia stanu zgodnego z umowami lub przepisami międzynarodowymi.

2. Zawiadomienie, o którym mowa w ust. 1, doręcza się podmiotowi, któremu zatrzymano statek powietrzny, na adres poczty elektronicznej – w przypadku gdy podmiot wskaże taki adres do doręczeń, albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu.

3. Podmiot, któremu zatrzymano statek powietrzny, może w terminie 14 dni od dnia otrzymania zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, złożyć do Prezesa Urzędu, za pomocą poczty elektronicznej z adresu wskazanego do doręczeń albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu, sprzeciw wraz z uzasadnieniem.

4. Prezes Urzędu rozpatruje sprzeciw, o którym mowa w ust. 3, oraz informuje podmiot, który go złożył, o sposobie jego rozpatrzenia wraz z uzasadnieniem w terminie 14 dni od jego złożenia. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.

5. Prezes Urzędu zwalnia statek powietrzny z zatrzymania, w drodze zawiadomienia, po spełnieniu warunków zgodnie z ARO.RAMP.140 lit. c lub ARO.RAMP.140 lit. d załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE oraz po przeprowadzeniu inspekcji, w wyniku której zostanie potwierdzone spełnienie tych warunków. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.

6. Kopię zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1 i 5, Prezes Urzędu niezwłocznie przekazuje instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego oraz zarządzającemu lotniskiem albo zgłaszającemu lądowisko do ewidencji, na którym zatrzymano statek powietrzny.

7. Instytucja zapewniająca służbę ruchu lotniczego oraz zarządzający lotniskiem albo zgłaszający lądowisko do ewidencji, o których mowa w ust. 6, w zakresie swoich kompetencji podejmują wszystkie działania uniemożliwiające odlot zatrzymanego statku powietrznego.

Art. 155b. (uchylony)

Art. 155c. (uchylony)

Art. 155d. 1. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości kategorii 3, o której mowa w ARO.RAMP.130 pkt 1 załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE, i wystąpienia okoliczności, o których mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylającego art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 344 z 27.12.2005, str. 15), Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadza czasowy zakaz wykonywania operacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określonego statku powietrznego lub wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez określonego przewoźnika lotniczego do czasu trwałego usunięcia przyczyn powstałego zagrożenia.

2. Decyzja, o której mowa w ust. 1, podlega natychmiastowemu wykonaniu.

3. Prezes Urzędu niezwłocznie informuje:

1) instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego o zakazie wykonywania operacji przez określonego przewoźnika lotniczego;

2) właściwy organ państwa, z którego pochodzi przewoźnik lotniczy, lub państwa, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

4. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego odmawia przyjęcia planu lotu dla statku powietrznego, złożonego przez przewoźnika lotniczego objętego czasowym zakazem wykonywania operacji, i zakazuje wlotu tego statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

5. W przypadku gdy statek powietrzny objęty czasowym zakazem wykonywania operacji wyląduje na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego powiadamia o tym niezwłocznie telefonicznie lub środkami komunikacji elektronicznej Prezesa Urzędu i odmawia udzielenia zgody na odlot takiego statku powietrznego.

6. Prezes Urzędu cofa, w drodze decyzji administracyjnej, czasowy zakaz wykonywania operacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli ustały przyczyny, dla których decyzja, o której mowa w ust. 1, została wydana, i niezwłocznie informuje o tym instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.

7. Decyzja, o której mowa w ust. 6, podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Art. 156. 1. Obce statki powietrzne korzystają w Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie i na warunkach określonych w przepisach międzynarodowych, z wyłączenia spod zajęcia, zatrzymania i innych działań prawnych z tytułu naruszenia patentu, rysunku lub wzoru oraz z wyłączenia spod zajęcia zabezpieczającego roszczenie.

2. Przepisy ust. 1 stosuje się na zasadzie wzajemności również do statków powietrznych mających przynależność państw niebędących stronami odpowiednich umów międzynarodowych.

3. Przepisy ust. 1 stosuje się również do polskich statków powietrznych wykonujących regularne przewozy lotnicze.

DZIAŁ VIA[65)]

Bezzałogowe statki powietrzne

Rozdział 1

Wykonywanie operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego

Art. 156a. 1. W polskiej przestrzeni powietrznej operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym wykonywane w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej, bezpieczeństwa państwa lub obronności państwa, a także w związku z ochroną granicy państwowej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych oraz przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej, a także w związku z prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie, wykonuje się zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 2018/1139/UE, rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz ustawy, z zastrzeżeniem art. 156g.

2. Zamiar wykonania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego podlega zgłoszeniu do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Zgłoszenia dokonuje operator systemu bezzałogowego statku powietrznego lub pilot bezzałogowego statku powietrznego.

3. Z obowiązku, o którym mowa w ust. 2, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej może zwolnić podmioty wykonujące operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa, a także w związku z ochroną granicy państwowej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych oraz przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej, a także w związku z prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie. Podmiot zwolniony z obowiązku, o którym mowa w ust. 2, informuje o zamiarze wykonania operacji Polską Agencję Żeglugi Powietrznej w sposób przez nią wskazany.

4. Przepisów ust. 1–3 nie stosuje się do operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonywanych:

1) przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej lub obce siły zbrojne lub

2) na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub obcych sił zbrojnych albo

65) Dział dodany przez art. 1 pkt 23 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

3) przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Żandarmerię Wojskową, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną, Służbę Ochrony Państwa, Krajową Administrację Skarbową, Służbę Więzienną, Straż Leśną albo Inspekcję Ochrony Środowiska w celu realizacji zadań ustawowych

– w polskiej przestrzeni powietrznej w wydzielonych elementach struktury przestrzeni powietrznej.

5. Do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonywanych według wskazań przyrządów (IFR) przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej lub obce siły zbrojne lub na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub obcych sił zbrojnych w polskiej przestrzeni powietrznej nie stosuje się przepisów ust. 2–4 oraz przepisów rozporządzenia nr 2018/1139/UE i rozporządzenia nr 2019/947/UE.

6. Wykonywanie operacji, o których mowa w ust. 5, przez obce siły zbrojne lub na potrzeby obcych sił zbrojnych wymaga uzyskania zezwolenia Ministra Obrony Narodowej. Zezwolenie wydaje się na wniosek.

7. Wniosek, o którym mowa w ust. 6, zawiera:

1) nazwę i siedzibę wnioskodawcy;

2) informację na temat operacji, o których mowa w ust. 5, które mają być objęte zezwoleniem, lub ich rodzaju oraz planowanego okresu wykonywania tych operacji.

8. Do wniosku, o którym mowa w ust. 6, dołącza się ocenę i analizę ryzyka operacyjnego operacji, o których mowa w ust. 5, na które ma zostać wydane zezwolenie, o którym mowa w ust. 6.

9. W zezwoleniu, o którym mowa w ust. 6, określa się okres obowiązywania zezwolenia, operacje objęte zezwoleniem lub ich rodzaj oraz potwierdza się prawidłowość przeprowadzonej oceny i analizy ryzyka operacyjnego.

10. Operacje, o których mowa w ust. 5, wykonuje się w:

1) wydzielonych elementach struktury przestrzeni powietrznej sklasyfikowanych jako przestrzeń kontrolowana ze służbą kontroli ruchu lotniczego zapewnianą przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej;

2) przestrzeni powietrznej, w której służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej;

3) wydzielonych elementach struktury przestrzeni powietrznej niesklasyfikowanych;

4) strefach kontrolowanych lotnisk z zapewnianą przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej służbą kontroli ruchu lotniczego;

5) rejonach kontrolowanych lotnisk lub węzłów lotnisk z zapewnianą przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej służbą kontroli ruchu lotniczego;

6) wydzielonych elementach struktury przestrzeni powietrznej sklasyfikowanych jako przestrzeń kontrolowana z zapewnianą przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej służbą kontroli ruchu lotniczego.

11. Operacje, o których mowa w ust. 5, wykonuje się przy zachowaniu następujących warunków:

1) na podstawie porozumienia zawartego między właściwą instytucją zapewniającą służbę kontroli ruchu lotniczego a zainteresowanym podmiotem – w przypadku operacji wykonywanych w przestrzeni, o której mowa w ust. 10 pkt 1 i 2;

2) w sposób ustalony między właściwym organem wojskowym a zainteresowanym podmiotem – w przypadku operacji wykonywanych w przestrzeni, o której mowa w ust. 10 pkt 3–6;

3) przez pilota bezzałogowego statku powietrznego posiadającego wiedzę i umiejętności w zakresie wykonywania lotów zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR).

12. Porozumienie, o którym mowa w ust. 11 pkt 1, określa co najmniej:

1) klasę wykorzystywanych systemów bezzałogowych statków powietrznych;

2) sposoby koordynacji rejonów i tras lotów;

3) minimalne wyposażenie systemu bezzałogowego statku powietrznego;

4) sposób informowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej o wykonywaniu operacji;

5) standardowe procedury operacyjne, w tym w zakresie łączności radiowej;

6) procedury awaryjne.

13. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 11 pkt 1, strony mogą postanowić, że w odniesieniu do niektórych operacji, o których mowa w ust. 5, lub ich kategorii nie stosuje się wymagań określonych w tym porozumieniu.

14. Właściwa instytucja zapewniająca służbę kontroli ruchu lotniczego uzależnia zawarcie porozumienia, o którym mowa w ust. 11 pkt 1, od ustalenia w tym porozumieniu warunków wykonywania operacji, o których mowa w ust. 5, których spełnienie jest niezbędne do utrzymania bezpieczeństwa ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej, oraz przedstawienia potwierdzenia, że została przeprowadzona analiza i ocena ryzyka operacyjnego oraz że zostały lub zostaną podjęte działania ograniczające wystąpienie ryzyk zidentyfikowanych na podstawie tej analizy.

Art. 156b. 1. Do systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz do operacji wykonywanych z użyciem tych systemów nie stosuje się przepisów wydanych na podstawie:

1) art. 119 ust. 4 i 5;

2) art. 159 ust. 1.

2. Przepis ust. 1 pkt 1 nie narusza uprawnień do wnioskowania o wyznaczenie oraz wyznaczania stref określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 i 5.

3. Do systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz do operacji wykonywanych z użyciem tych systemów w kategorii:

1) „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, i „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE – nie stosuje się przepisów art. 31, art. 32, działu III rozdziałów 2 i 3, art. 123 oraz art. 160 ust. 3 pkt 6;

2) „certyfikowanej”, o której mowa w art. 6 rozporządzenia nr 2019/947/UE – nie stosuje się przepisów art. 47–49a, art. 50, art. 53a, art. 123 oraz art. 160 ust. 3 pkt 6 w zakresie projektowania.

Art. 156c. 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wykonywaną z użyciem:

1) jednego systemu bezzałogowego statku powietrznego albo

2) roju bezzałogowych statków powietrznych

– na zasadach określonych w art. 12 ust. 1–4 rozporządzenia nr 2019/947/UE z uwzględnieniem UAS.SPEC.030, UAS.SPEC.040, UAS.SPEC.070 i UAS.SPEC.080 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. Zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wydaje się na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego zawierający informacje wskazane w UAS.SPEC.030 pkt 3 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz w UAS.SPEC.040 pkt 1 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego dołącza ocenę ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE. Ocenę ryzyka operacyjnego opracowuje się przy zastosowaniu metodyki określonej w wytycznych Prezesa Urzędu, ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

4. Prezes Urzędu zmienia zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego w zakresie, o którym mowa w UAS.SPEC.030 pkt 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, do którego dołączono zaktualizowaną ocenę ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w przypadku gdy zmiana:

1) dotyczy operacji, która wpływa na założenia w ocenie ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE;

2) dotyczy systemu zarządzania operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym zmiany personelu wskazanego w zezwoleniu na operację;

3) wpływa na sprawozdanie z oceny ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE;

4) wpływa na zasady i procedury, o których mowa w UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. a części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;

5) dotyczy instrukcji operacyjnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o której mowa w UAS.SPEC.030 pkt 3 lit. e części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE – jeżeli jest wymagana.

5. Prezes Urzędu przedłuża ważność zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w okresie ważności tego zezwolenia, na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego złożony nie później niż 30 dni przed końcem ważności zezwolenia, jeżeli nie uległy zmianie zakres, warunki i ograniczenia przedłużanego zezwolenia. W przypadku zezwoleń na operację, których termin ważności jest nie dłuższy niż 30 dni, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego składa wniosek o przedłużenie nie później niż 12 dni przed końcem ważności tego zezwolenia.

6. Prezes Urzędu zawiesza na czas określony zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE:

1) w przypadku stwierdzenia, że operator systemu bezzałogowego statku powietrznego nie spełnia wymagań, o których mowa w UAS.SPEC.050 lub UAS.SPEC.080 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;

2) na wniosek posiadacza zezwolenia na operację.

7. W przypadku, o którym mowa w ust. 6 pkt 1, Prezes Urzędu, zawieszając zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, określa rodzaj stwierdzonych nieprawidłowości oraz wskazuje okres zawieszenia, pod rygorem cofnięcia zezwolenia na operację w razie nieusunięcia nieprawidłowości w okresie zawieszenia.

8. Prezes Urzędu cofa zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE:

1) jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego:

   a) nie usunie stwierdzonych nieprawidłowości w okresie zawieszenia,

   b) uzyskał zezwolenie na podstawie sfałszowanego dokumentu;

2) jeżeli pilot bezzałogowego statku powietrznego wykonujący operację na rzecz operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego na podstawie zezwolenia:

   a) utracił kwalifikacje wymagane do wykonywania określonych czynności lotniczych,

   b) wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go zezwolenie, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego, osób lub mienia na ziemi,

   c) wykonywał czynności lotnicze pod wpływem alkoholu lub środków odurzających;

3) na wniosek posiadacza zezwolenia.

9. Ocena ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, może być przeprowadzona przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

10. Prezes Urzędu wydaje potwierdzenie, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE. Potwierdzenie może być wydane przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP. Potwierdzenie może być wydane także w języku angielskim.

11. Prezes Urzędu odmawia wydania potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w drodze decyzji administracyjnej. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

12. Prezes Urzędu zmienia zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w zakresie zaktualizowanych środków ograniczających ryzyko po otrzymaniu potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, od właściwego organu państwa członkowskiego, w którym planowana operacja ma zostać wykonana.

13. Prezes Urzędu wydaje, zmienia, przedłuża ważność, zawiesza oraz cofa zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w drodze decyzji administracyjnej. Decyzje administracyjne mogą być wydane przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

14. Decyzje administracyjne, o których mowa w ust. 6 i 8, podlegają natychmiastowemu wykonaniu.

Art. 156d. 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu na zasadach określonych w art. 12 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE wydaje operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, po spełnieniu przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego wymagań określonych w UAS.SPEC.020 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA i nieobjętym scenariuszem standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, krajowe scenariusze standardowe, uwzględniające wymogi UAS.SPEC.020 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, określają warunki wykonywania operacji w kategorii „szczególnej" z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego.

3. W kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego może wykonywać operację na podstawie krajowego scenariusza standardowego po złożeniu do Prezesa Urzędu oświadczenia o wykonywaniu operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym, zawierającego informacje, o których mowa w UAS.SPEC.020 pkt 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, i otrzymaniu potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w ust. 4.

4. Prezes Urzędu wydaje operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia o wykonywaniu operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym po spełnieniu przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego wymagań określonych w danym krajowym scenariuszu standardowym.

5. Prezes Urzędu przekazuje potwierdzenia, o których mowa w ust. 1 i 4, przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP oraz wysyła o tym informację na wskazany przez składającego oświadczenie adres poczty elektronicznej.

6. Prezes Urzędu odmawia wydania potwierdzenia, o którym mowa w ust. 1 albo 4, w drodze decyzji administracyjnej. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

7. Prezes Urzędu zawiesza na czas określony potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1 albo 4, jeżeli operacja z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego nie jest przeprowadzana zgodnie z odpowiednio oświadczeniem, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, albo oświadczeniem, o którym mowa w ust. 3.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, Prezes Urzędu, zawieszając potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1 albo 4, określa rodzaj stwierdzonych nieprawidłowości oraz wskazuje okres zawieszenia, pod rygorem cofnięcia potwierdzenia w razie nieusunięcia nieprawidłowości w okresie zawieszenia.

9. Prezes Urzędu cofa potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1:

1) jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego nie usunie stwierdzonych nieprawidłowości, o których mowa w ust. 8, w okresie zawieszenia;

2) w przypadkach, o których mowa w UAS.SPEC.085 pkt 2 i 3 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

10. Prezes Urzędu cofa potwierdzenie, o którym mowa w ust. 4, jeżeli:

1) operator systemu bezzałogowego statku powietrznego nie usunie stwierdzonych nieprawidłowości, o których mowa w ust. 8, w okresie zawieszenia;

2) warunki operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego uległy zmianie w takim stopniu, że oświadczenie o wykonywaniu operacji nie spełnia już mających zastosowanie wymogów krajowego scenariusza standardowego;

3) operator systemu bezzałogowego statku powietrznego nie udzielił Prezesowi Urzędu dostępu do obiektów, systemów bezzałogowych statków powietrznych, dokumentów, ewidencji, danych, procedur oraz innych materiałów związanych z działalnością, która podlega obowiązkowi uzyskania potwierdzenia, o którym mowa w ust. 4.

11. Prezes Urzędu zawiesza albo cofa potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1 albo 4, w drodze decyzji administracyjnej. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

12. Decyzja administracyjna, o której mowa w ust. 11, podlega natychmiastowemu wykonaniu.

13. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, krajowe scenariusze standardowe, o których mowa w ust. 3, uwzględniając przepisy UAS.SPEC.020 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej, ochrony środowiska naturalnego i ochrony prywatności osób trzecich.

Art. 156e. 1. W kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu wydaje certyfikat LUC na wniosek, o którym mowa w UAS.LUC.010 pkt 2 części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, złożony przez organ administracji rządowej lub osobę prawną.

2. Certyfikat LUC wydaje się:

1) jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego spełnia warunki określone w UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 i UAS.LUC.040 części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub

2) w przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego ubiega się o uzyskanie certyfikatu LUC do zatwierdzania własnych operacji w zakresie składania oświadczeń o operacji, o których mowa w UAS.LUC.060 pkt 2 lit. a części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE – jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego posiada potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia:

   a) o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub

   b) o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym

   – obejmującego operacje, które operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zamierza zatwierdzać w ramach wnioskowanego certyfikatu LUC, lub

3) w przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego ubiega się o uzyskanie certyfikatu LUC do zatwierdzania własnych operacji w zakresie zezwoleń na operację, o których mowa w UAS.LUC.060 pkt 2 lit. b części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli:

   a) operator systemu bezzałogowego statku powietrznego uzyskał w ciągu 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku o uzyskanie certyfikatu LUC co najmniej pięć zezwoleń na operacje, o których mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE:

      – obejmujących operacje, które zamierza zatwierdzać w ramach wnioskowanego certyfikatu LUC,

      – do których została sporządzona ocena ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE,

      – z których co najmniej dwa zezwolenia są ważne co najmniej przez okres 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku o uzyskanie certyfikatu LUC, oraz

   b) w procesie weryfikacji zezwoleń, o których mowa w lit. a, Prezes Urzędu nie stwierdził żadnych nieprawidłowości w ocenie ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w tym nie wzywał operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego do uzupełnienia braków.

3. Prezes Urzędu zmienia certyfikat LUC na wniosek posiadacza certyfikatu LUC po spełnieniu wymagań określonych w UAS.LUC.070 części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

4. Prezes Urzędu zawiesza na czas określony certyfikat LUC:

1) w przypadku stwierdzenia, że operator systemu bezzałogowego statku powietrznego nie spełnia wymagań, o których mowa w UAS.LUC.080 pkt 1 lit. a części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;

2) na wniosek posiadacza certyfikatu LUC.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4 pkt 1, Prezes Urzędu, zawieszając certyfikat LUC, określa rodzaj stwierdzonych nieprawidłowości oraz wskazuje okres zawieszenia, pod rygorem cofnięcia certyfikatu LUC w razie nieusunięcia nieprawidłowości w okresie zawieszenia.

6. Prezes Urzędu cofa certyfikat LUC, jeżeli posiadacz certyfikatu LUC:

1) nie usunie stwierdzonych nieprawidłowości, o których mowa w ust. 5, w okresie zawieszenia;

2) uzyskał certyfikat LUC na podstawie sfałszowanego dokumentu;

3) na wniosek posiadacza certyfikatu LUC.

7. Wydanie, odmowa wydania, zmiana, zawieszenie i cofnięcie certyfikatu LUC następuje w drodze decyzji administracyjnej. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

8. Decyzja administracyjna, o której mowa w ust. 7, podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Art. 156f. 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na wniosek klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

1) oznaczenie klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego, jego siedzibę i adres, w tym adres poczty elektronicznej;

2) numer rejestracyjny w rejestrze operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych;

3) określenie rodzaju operacji, w tym jej celu, lokalizacji, zasięgu, obszaru i maksymalnej wysokości lotu z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:

1) kopię dokumentu określającego strukturę organizacyjną klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego;

2) kopie procedur i systemu zarządzania obowiązujących w klubie lub stowarzyszeniu modelarstwa lotniczego, wskazujących imię i nazwisko osoby zarządzającej klubem lub stowarzyszeniem;

3) kopię dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub stwierdzającego opłacenie składki tego ubezpieczenia przez klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego;

4) ocenę ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, opracowaną przy zastosowaniu metodyki określonej w wytycznych Prezesa Urzędu, o których mowa w art. 156c ust. 3.

4. Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli struktura organizacyjna, procedury i system zarządzania obowiązujące w klubie lub stowarzyszeniu modelarstwa lotniczego spełniają wymagania określone w art. 16 ust. 2 lit. b rozporządzenia nr 2019/947/UE.

5. Prezes Urzędu cofa zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli:

1) struktura organizacyjna, procedury i system zarządzania obowiązujące w klubie lub stowarzyszeniu modelarstwa lotniczego przestały spełniać wymagania określone w art. 16 ust. 2 lit. b rozporządzenia nr 2019/947/UE;

2) klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego wykonały operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu dla tego klubu lub stowarzyszenia, przepisach ustawy lub przepisach wydanych na podstawie art. 156g ust. 9 pkt 3.

6. Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania oraz cofa zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w drodze decyzji administracyjnej. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

Art. 156g. 1. Operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej", o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wykonuje się zgodnie z warunkami określonymi w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz w przepisach wydanych na podstawie ust. 9 pkt 1.

2. Operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej", w tym w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego, wykonuje się zgodnie z warunkami określonymi w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz w przepisach wydanych odpowiednio na podstawie ust. 9 pkt 2 albo 3.

3. Do operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonywanych przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną, Służbę Ochrony Państwa, Krajową Administrację Skarbową, Służbę Więzienną oraz Inspekcję Ochrony Środowiska, w celu realizacji zadań ustawowych, stosuje się wyłącznie przepisy wydane na podstawie ust. 9 pkt 4.

4. Do operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, zarządzającego infrastrukturą krytyczną, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego stosuje się wyłącznie przepisy wydane na podstawie ust. 9 pkt 5.

5. Do operacji w przestrzeni kontrolowanej, w której służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, wykonywanych poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Leśnej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego stosuje się wyłącznie przepisy wydane na podstawie ust. 9 pkt 6. Operacje te wykonuje się na podstawie porozumienia z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej.

6. Porozumienie, o którym mowa w ust. 5, określa co najmniej:

1) klasę wykorzystywanych systemów bezzałogowych statków powietrznych;

2) sposoby koordynacji rejonów i tras lotów;

3) minimalne wyposażenie systemu bezzałogowego statku powietrznego;

4) sposób informowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej o wykonywaniu operacji;

5) procedury operacyjne, w tym standardowe procedury operacyjne;

6) procedury awaryjne.

7. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 5, strony mogą postanowić, że w odniesieniu do niektórych operacji, o których mowa w ust. 5, lub ich kategorii nie stosuje się wymagań określonych w tym porozumieniu.

8. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej może uzależnić zawarcie porozumienia, o którym mowa w ust. 5, od ustalenia w tym porozumieniu warunków wykonywania operacji, o których mowa w ust. 5, których spełnienie jest niezbędne do utrzymania bezpieczeństwa ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej", o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE,

2) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego i wymagania dla tego systemu w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE,

3) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego,

4) warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej oraz Inspekcji Ochrony Środowiska, z uwzględnieniem specyfiki wykonywanych operacji w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa państwa i obronności państwa, ochroną granicy państwowej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych, a także przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej oraz prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie,

5) warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, zarządzającego infrastrukturą krytyczną, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego oraz podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego, z uwzględnieniem specyfiki wykonywanych operacji w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej, a także w związku z prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych oraz prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie,

6) warunki operacyjne wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Żandarmerii Wojskowej, Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Leśnej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego, z uwzględnieniem specyfiki wykonywanych operacji w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej, bezpieczeństwa państwa i obronności państwa, a także w związku z ochroną granicy państwowej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych, oraz przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej oraz prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie

– uwzględniając przepisy Unii Europejskiej w zakresie systemów bezzałogowych statków powietrznych, zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej, ochrony środowiska naturalnego i ochrony prywatności osób trzecich, a także podział na operacje wykonywane z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „otwartej", o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w tym w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

Rozdział 2

Strefy geograficzne dla systemów bezzałogowych statków powietrznych

Art. 156h. 1. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wyznacza strefy geograficzne:

1) z własnej inicjatywy, w przypadku konieczności zapewnienia bezpieczeństwa operacji wykonywanych z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych,

2) na wniosek podmiotu uprawnionego do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, złożony za pośrednictwem poczty elektronicznej lub systemu teleinformatycznego BSP, w sposób wskazany przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, w terminie określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 156k

– z uwzględnieniem zakazów lub ograniczeń lotów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 i 5 oraz struktury przestrzeni powietrznej określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 5.

2. W przypadku wprowadzenia ograniczenia lotów w części przestrzeni powietrznej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 2 Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wyznacza strefę geograficzną odpowiadającą wprowadzonemu ograniczeniu lotów w przestrzeni powietrznej.

3. W przypadku ustanowienia elementów przestrzeni powietrznej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 121 ust. 5 Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wyznacza strefy geograficzne odpowiadające ustanowionym elementom przestrzeni powietrznej oraz ustala warunki wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych na wniosek podmiotu, dla którego ustanowiono dany element struktury przestrzeni powietrznej. W okresie wyznaczenia strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej aktywuje tę strefę na okres aktywności elastycznych elementów przestrzeni powietrznej.

4. Podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej jest:

1) organ administracji publicznej, organ Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, przewodniczący Komisji, przewodniczący Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, Dyrektor Generalny Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa wodnego, podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa górskiego i dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa – w przypadku konieczności zabezpieczenia przestrzeni powietrznej w celu realizacji zadań ustawowych;

2) zarządzający infrastrukturą krytyczną, w tym lotniczą, morską, kolejową lub energetyczną, lub terenem górniczym – w przypadku konieczności zabezpieczenia przestrzeni powietrznej w celu wykonania obowiązków tego zarządzającego;

3) organizator ćwiczeń, treningów, zawodów, pokazów lotniczych lub przelotów okolicznościowych – w przypadku konieczności zabezpieczenia przestrzeni powietrznej na potrzeby wykonania lotów w czasie ćwiczeń, treningów, zawodów, pokazów lotniczych lub przelotów okolicznościowych;

4) operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zamierzający wykonywać operację w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE – w przypadku gdy konieczność wyznaczenia strefy geograficznej wynika z zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 albo art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, certyfikatu LUC, scenariusza standardowego, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub krajowego scenariusza standardowego;

5) uznany podmiot, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 1, operator szkolący, o którym mowa w art. 156o ust. 4, i producent systemów bezzałogowych statków powietrznych w rozumieniu art. 3 pkt 13 rozporządzenia nr 2019/945/UE.

5. W przypadkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 156k wyznaczenie strefy geograficznej wymaga uzyskania pozytywnej opinii Prezesa Urzędu.

6. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przeprowadza ocenę wstępną wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej.

7. Jeżeli w wyniku przeprowadzenia oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ustali, że dla realizacji oczekiwanych rezultatów określonych przez wnioskodawcę jest wystarczające wyznaczenie stref geograficznych w liczbie określonej we wniosku, wzywa wnioskodawcę do uiszczenia opłaty za wyznaczenie każdej strefy geograficznej, wyznaczając termin na jej uiszczenie. Opłata za przeprowadzenie oceny wstępnej podlega zaliczeniu na poczet opłaty za wyznaczenie strefy geograficznej.

8. Jeżeli w wyniku przeprowadzenia oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ustali, że realizacja oczekiwanych rezultatów określonych przez wnioskodawcę może nastąpić wyłącznie przez wyznaczenie większej niż wnioskowana liczby stref geograficznych, wzywa wnioskodawcę do zmiany wniosku oraz uiszczenia opłat za wyznaczenie stref geograficznych, wyznaczając termin na dokonanie tych czynności. Opłata za przeprowadzenie oceny wstępnej podlega zaliczeniu na poczet opłaty za wyznaczenie strefy geograficznej.

9. Jeżeli w wyniku przeprowadzenia oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ustali brak możliwości uwzględnienia wniosku, może wezwać wnioskodawcę do jego zmiany i wyznaczyć termin na wykonanie tej czynności.

10. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej odmawia wyznaczenia strefy geograficznej w przypadku:

1) nieuiszczenia w wyznaczonym terminie opłaty za wyznaczenie strefy geograficznej, na podstawie wezwania, o którym mowa w ust. 7, albo

2) niezłożenia w wyznaczonym terminie lub odmowy złożenia zmienionego wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej lub nieuiszczenia opłat za wyznaczenie stref geograficznych, na podstawie wezwania, o którym mowa w ust. 8, albo

3) niezłożenia w wyznaczonym terminie lub odmowy złożenia zmienionego wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, na podstawie wezwania, o którym mowa w ust. 9;

4) braku możliwości realizacji celu wyznaczenia strefy geograficznej.

11. Wnioskodawcy nie przysługuje zwrot opłaty za przeprowadzenie oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej.

12. W odniesieniu do wniosków o wyznaczenie strefy geograficznej składanych przez właściwego ministra, kierownika urzędu centralnego, przewodniczącego Komisji, przewodniczącego Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, Dyrektora Generalnego Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe lub zarządzającego infrastrukturą krytyczną sposób uiszczania opłat za wyznaczenie stref geograficznych może zostać określony w porozumieniu zawartym między Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a zainteresowanym podmiotem. W przypadku zawarcia porozumienia przepisów ust. 7, 8, 10 i 11 w zakresie dotyczącym wzywania do uiszczenia opłaty za wyznaczenie strefy geograficznej oraz skutków jej nieuiszczenia nie stosuje się.

13. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, wyznaczając strefę geograficzną, określa okres obowiązywania strefy geograficznej, obszar strefy geograficznej oraz warunki wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w tej strefie geograficznej, z uwzględnieniem warunków wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych określonych w art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE, przepisów wydanych na podstawie art. 156g ust. 9 oraz art. 156k.

14. W przypadku odmowy wyznaczenia strefy geograficznej przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej podmiot uprawniony do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej może wystąpić do Prezesa Urzędu z wnioskiem o ponowne rozpoznanie wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, zwanym dalej „wnioskiem o ponowne rozpoznanie".

15. Wniosek o ponowne rozpoznanie wnosi się do Prezesa Urzędu za pośrednictwem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w terminie 14 dni od dnia otrzymania informacji o odmowie wyznaczenia strefy geograficznej. Wniosek o ponowne rozpoznanie wniesiony po terminie pozostawia się bez rozpoznania.

16. W wyniku rozpatrzenia wniosku o ponowne rozpoznanie Prezes Urzędu wydaje pisemne rozstrzygnięcie w sprawie wyznaczenia strefy geograficznej utrzymujące w mocy odmowę wyznaczenia strefy geograficznej albo określające sposób realizacji wniosku o ponowne rozpoznanie oraz niezwłocznie przekazuje je Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i podmiotowi uprawnionemu do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej.

17. Przed upływem okresu obowiązywania strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, z własnej inicjatywy albo na wniosek podmiotu uprawnionego, na wniosek którego strefa geograficzna została wyznaczona, może przedłużyć obowiązywanie strefy geograficznej na kolejny okres.

18. Po upływie okresu obowiązywania strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, z własnej inicjatywy albo na wniosek podmiotu uprawnionego, na wniosek którego strefa geograficzna została wyznaczona, może ponownie wyznaczyć strefę geograficzną.

19. Do przedłużania okresu obowiązywania strefy geograficznej oraz ponownego wyznaczania strefy geograficznej stosuje się przepis ust. 13, a w przypadku przedłużania okresu obowiązywania strefy geograficznej oraz ponownego wyznaczania strefy geograficznej na wniosek podmiotu uprawnionego – również przepisy ust. 14–16.

20. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest uprawniona do zawieszania obowiązywania strefy geograficznej oraz do dokonywania w niej zmian, dotyczących określenia nowego obszaru strefy geograficznej, warunków wykonywania operacji w tej strefie lub okresu jej obowiązywania, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz efektywnej i ciągłej żeglugi powietrznej, w szczególności w związku z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej, bezpieczeństwa państwa i obronności państwa, ochrony granicy państwowej oraz prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych, z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 156g ust. 9 oraz art. 156k.

21. Czynności związane z wyznaczaniem strefy geograficznej, przedłużaniem okresu obowiązywania strefy geograficznej oraz ponownym wyznaczaniem strefy geograficznej, w tym złożenie wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, mogą być realizowane przy użyciu systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Art. 156i. 1. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej podaje do wiadomości publicznej informacje na temat stref geograficznych oraz warunków wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w tych strefach w sposób określony w art. 15 ust. 3 rozporządzenia nr 2019/947/UE za pośrednictwem strony podmiotowej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

2. Zakres informacji na temat stref geograficznych podawany do wiadomości publicznej obejmuje:

1) dane dotyczące wyznaczonych stref geograficznych – nazwę, obszar oraz okres obowiązywania;

2) nazwę podmiotu, który wnioskował o wyznaczenie danej strefy, oraz numer telefonu lub adres poczty elektronicznej tego podmiotu – z wyjątkiem stref geograficznych wyznaczanych w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej, bezpieczeństwa państwa lub obronności państwa, a także w związku z ochroną granicy państwowej oraz przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej i prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie.

3. Informacje na temat stref geograficznych, inne niż określone w ust. 2, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej udostępnia na podstawie umowy zawartej między Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a zainteresowanym podmiotem. Informacji nie udostępnia się w przypadku konieczności zapewnienia bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa, ochrony granicy państwowej, a także przeciwdziałania przestępczości środowiskowej oraz prowadzenia kontroli podmiotów w tym zakresie.

4. Udostępnianie informacji na temat stref geograficznych, innych niż określone w ust. 2, jest odpłatne. Wysokość opłaty ustala się w umowie, o której mowa w ust. 3.

5. Informacje na temat stref geograficznych, inne niż określone w ust. 2, nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej.

Art. 156j. 1. Czynności związane z:

1) przeprowadzaniem wstępnej oceny wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, o którym mowa w art. 156h ust. 1 pkt 2,

2) wyznaczaniem strefy geograficznej,

3) przedłużaniem okresu obowiązywania strefy geograficznej,

4) ponownym wyznaczaniem strefy geograficznej

– podlegają opłacie.

2. Opłacie, o której mowa w ust. 1, nie podlegają czynności związane z realizacją wniosków składanych przez Dowódcę Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Dowódcę Wojsk Obrony Terytorialnej, Komendanta Głównego Żandarmerii Wojskowej, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Komendanta Służby Ochrony Państwa, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Dyrektora Generalnego Służby Więziennej, Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej, Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej i dyrektora Rządowego Centrum Bezpieczeństwa.

3. Stawki opłat, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 7 do ustawy. Stawki opłat, o których mowa w zdaniu pierwszym, nie uwzględniają kwoty podatku od towarów i usług, o którym mowa w ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2025 r. poz. 775, 894, 896 i 1203).

4. Wysokość stawek opłat, o których mowa w ust. 3 w zdaniu pierwszym, podlega waloryzacji w każdym roku o średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w poprzednim roku kalendarzowym, ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. W przypadku gdy wskaźnik ten ma wartość ujemną, stawki opłat nie ulegają zmianie.

5. W przypadku gdy wskaźnik, o którym mowa w ust. 4, ma wartość dodatnią, na podstawie tego wskaźnika minister właściwy do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” w terminie do dnia 15 lutego danego roku, w drodze obwieszczenia, stawki opłat, o których mowa w ust. 3 w zdaniu pierwszym, zaokrąglając je w górę do pełnych złotych. Opłata w zwaloryzowanej stawce obowiązuje od dnia następującego po dniu publikacji obwieszczenia.

6. Opłata, o której mowa w ust. 1, jest pobierana przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej od podmiotu uprawnionego do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej i rozliczana w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 156k.

7. Opłatę za wyznaczenie, przedłużenie okresu obowiązywania albo ponowne wyznaczenie jednej strefy geograficznej pobiera się odrębnie od każdej strefy geograficznej, w tym odrębnie od wyznaczenia każdej strefy geograficznej zaproponowanej do wyznaczenia w wyniku przeprowadzenia oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej oraz wezwania wnioskodawcy do zmiany tego wniosku.

8. Prezes Urzędu może udzielić dotacji celowej z budżetu państwa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na sfinansowanie kosztów związanych z wykonywaniem czynności, o których mowa w ust. 1, związanych z realizacją wniosków składanych przez podmioty, o których mowa w ust. 2.

9. Dotacji, o której mowa w ust. 8, udziela się na wniosek Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej złożony do Prezesa Urzędu, w terminie do końca miesiąca następującego po zakończeniu kwartału, którego wniosek dotyczy, pod rygorem utraty prawa do uzyskania dotacji za ten kwartał.

10. Sposób i tryb rozliczania i dokumentowania kosztów, o których mowa w ust. 8, określa umowa zawarta między Prezesem Urzędu a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej.

Art. 156k. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) rodzaje stref geograficznych wraz z ich maksymalnymi wymiarami przyjmowanymi na potrzeby dokonania oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej oraz okresami ich obowiązywania, w tym rodzaje stref geograficznych, których wyznaczenie wymaga uzyskania pozytywnej opinii Prezesa Urzędu, z uwzględnieniem specyfiki wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, zasad bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej, struktury przestrzeni powietrznej oraz konieczności zapewnienia łatwości identyfikacji tych stref geograficznych;

2) szczegółowe warunki i sposób korzystania ze stref geograficznych przez wszystkich jej użytkowników, z uwzględnieniem specyfiki wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz zasad bezpiecznego korzystania ze stref geograficznych;

3) elementy wniosków o wyznaczenie strefy geograficznej, przedłużenie okresu obowiązywania strefy geograficznej i ponowne wyznaczenie strefy geograficznej, ich formę oraz sposób i tryb ich rozpatrywania, w tym termin składania wniosków, z uwzględnieniem konieczności zapewnienia przejrzystości przedstawianych informacji i efektywności wyznaczania stref geograficznych;

4) sposób uiszczania i rozliczania opłat, o których mowa w art. 156j ust. 1, z uwzględnieniem efektywności pobierania i przejrzystości rozliczania tych opłat.

Rozdział 3

Rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych

Art. 156l. 1. Prezes Urzędu prowadzi rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, zwany dalej „rejestrem operatorów”, w celu prowadzenia skutecznego nadzoru nad tymi operatorami i umożliwienia ich sprawnej identyfikacji.

2. Rejestr operatorów jest prowadzony przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP zgodnie z art. 14 ust. 4–6 rozporządzenia nr 2019/947/UE. W rejestrze operatorów gromadzi się dane określone w art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz dane dotyczące uprawnień pilotów bezzałogowych statków powietrznych.

3. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego przed wykonaniem pierwszej operacji bezzałogowym statkiem powietrznym rejestruje się w rejestrze operatorów w przypadkach określonych w art. 14 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

4. Prezes Urzędu, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego BSP, przydziela operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego numer rejestracyjny oraz potwierdza wpisanie operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego do rejestru operatorów.

5. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zgłasza Prezesowi Urzędu zmianę danych zawartych w rejestrze operatorów w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmiany. Prezes Urzędu zmienia dane zawarte w rejestrze operatorów w terminie 14 dni od dnia otrzymania zgłoszenia.

6. Prezes Urzędu wykreśla operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z rejestru operatorów na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego albo z urzędu, w przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, będący osobą fizyczną, przestał spełniać warunek określony w art. 14 ust. 5 lit. b rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz nie posiada ważnych dokumentów potwierdzających kwalifikacje pilota bezzałogowego statku powietrznego, uprawniających do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

7. Prezes Urzędu, na wniosek, udostępnia nieodpłatnie Siłom Zbrojnym Rzeczypospolitej Polskiej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego, Służbie Wywiadu Wojskowego, Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służbie Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służbie Więziennej, Straży Marszałkowskiej, Straży Leśnej, Straży Parku, strażom gminnym (miejskim), Żandarmerii Wojskowej, Biuru Nadzoru Wewnętrznego oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej dane zawarte w rejestrze operatorów w zakresie niezbędnym do realizacji zadań ustawowych służących zapewnieniu bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa lub ochrony granicy państwowej oraz służących prowadzeniu działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych, a także przeciwdziałaniu przestępczości oraz wykrywaniu lub ściganiu czynów zabronionych.

Art. 156m. 1. Prezes Urzędu dokonuje w rejestrze operatorów na profilu operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym na profilu pilota bezzałogowego statku powietrznego – jeżeli dotyczy, adnotacji dotyczącej:

1) wydania, zawieszenia albo cofnięcia potwierdzenia zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 1;

2) wydania, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 2;

3) wydania, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3, oraz jego przedłużenia albo wznowienia, po otrzymaniu informacji od wyznaczonego podmiotu, o którym mowa w art. 156n ust. 1;

4) wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE;

5) wydania, zawieszenia albo cofnięcia potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub oświadczenia o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym;

6) stwierdzenia, że zostały spełnione okoliczności, o których mowa w UAS.SPEC.085 pkt 1 i 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;

7) wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE;

8) wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu LUC;

9) wydania potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE;

10) wydania albo cofnięcia poświadczenia, o którym mowa w art. 156u ust. 3;

11) zmiany danych operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego.

2. Prezes Urzędu przechowuje dane o operatorach systemów bezzałogowych statków powietrznych wpisanych do rejestru operatorów przez okres 5 lat od dnia wykreślenia danego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z tego rejestru.

Rozdział 4

Wyznaczone podmioty, uznane podmioty oraz operatorzy szkolący

Art. 156n. 1. Prezes Urzędu wyznacza podmiot będący kwalifikowaną jednostką w rozumieniu art. 3 pkt 11 rozporządzenia nr 2018/1139/UE lub centralny organ administracji rządowej, zwany dalej „wyznaczonym podmiotem”, który w celu przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej lub szkolenia przypominającego, o którym mowa w UAS.STS-01.020 pkt 3 lit. b lub UAS.STS-02.020 pkt 10 lit. b dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, potwierdzającego kwalifikacje do wykonywania operacji:

1) w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, złożył wniosek o zamiarze przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, według wzoru zamieszczonego na stronie internetowej Urzędu, lub

2) w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, zgodnie ze scenariuszem standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym złożył wniosek o zamiarze przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w:

   a) UAS.STS-01.020 pkt 2 lit. b dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub

b) UAS.STS-02.020 pkt 9 lit. a dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub

c) krajowym scenariuszu standardowym

– jeżeli wnioskodawca spełnia wymagania określone w załączniku VI do rozporządzenia nr 2018/1139/UE.

2. Prezes Urzędu wyznacza podmiot albo odmawia wyznaczenia podmiotu w drodze decyzji administracyjnej. W decyzji administracyjnej określa się warunki oraz zakres wyznaczenia. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

3. Wyznaczony podmiot jest obowiązany do przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej, potwierdzającego kwalifikacje do wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej", o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na warunkach oraz w zakresie określonych w wyznaczeniu.

Art. 156o. 1. Prezes Urzędu:

1) uznaje podmiot, zwany dalej „uznanym podmiotem", który w celu prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, złożył:

   a) oświadczenie, o którym mowa w dodatku 6 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub

   b) oświadczenie o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym,

2) przyznaje uprawnienie do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego, który w celu prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, złożył:

   a) oświadczenie, o którym mowa w dodatku 4 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub

   b) oświadczenie o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszu standardowym, lub

   c) wniosek o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego w ramach uzyskanego przez tego operatora i ważnego na dzień prowadzenia szkolenia zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE

– jeżeli podmiot składający oświadczenie lub wniosek spełnia wymagania określone w dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. Prezes Urzędu uznaje podmiot albo odmawia uznania podmiotu w drodze decyzji administracyjnej. W decyzji administracyjnej określa się warunki i zakres uznania. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

3. Prezes Urzędu przyznaje uprawnienie do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego w drodze decyzji administracyjnej. W decyzji administracyjnej określa się warunki i zakres przyznanego uprawnienia. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

4. Uznany podmiot oraz operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który posiada uprawnienie do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, zwany dalej „operatorem szkolącym", są obowiązani do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na warunkach i w zakresie uznania albo przyznanego uprawnienia.

Rozdział 5

Dokumenty potwierdzające kwalifikacje, szkolenia i egzaminy oraz wymagania w zakresie wieku pilota bezzałogowego statku powietrznego

Art. 156p. 1. Dokumentem potwierdzającym posiadanie kwalifikacji pilota bezzałogowego statku powietrznego i uprawniającym do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego jest:

1) potwierdzenie zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online – w przypadku wykonywania operacji w podkategorii A1 i A3 w kategorii „otwartej", o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE;

2) certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, którego wzór określają przepisy wydane na podstawie ust. 2 – w przypadku wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE;

3) certyfikat wiedzy teoretycznej, którego wzór określają przepisy wydane na podstawie ust. 2, oraz potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego – w przypadku wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory certyfikatów, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, uwzględniając zalecenia EASA w tym zakresie.

Art. 156q. 1. Prezes Urzędu, przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP, przeprowadza szkolenie oraz egzamin online na warunkach określonych w części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, w podkategorii A1 i A3 w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. Prezes Urzędu, przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP, potwierdza zaliczenie szkolenia i zdanie egzaminu online z wynikiem pozytywnym.

3. Zdanie egzaminu online z wynikiem pozytywnym skutkuje wpisem o uzyskaniu przez pilota bezzałogowego statku powietrznego uprawnień do wykonywania operacji w podkategorii A1 i A3 w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w rejestrze operatorów.

Art. 156r. 1. Wyznaczony podmiot przeprowadza egzamin z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. Do egzaminu z wiedzy teoretycznej może przystąpić osoba, która spełniła warunki określone w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. a oraz b części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE i złożyła oświadczenie, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

3. Egzamin z wiedzy teoretycznej może być przeprowadzony w formie online. Sposób przeprowadzania egzaminu w formie online Prezes Urzędu określa w wytycznych ogłaszanych w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

4. W przypadku zdania przez osobę, o której mowa w ust. 2, egzaminu z wiedzy teoretycznej wyznaczony podmiot wydaje potwierdzenie zdania tego egzaminu w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje osoba, która zdała ten egzamin, a drugi jest przechowywany przez wyznaczony podmiot.

5. Wyznaczony podmiot przechowuje potwierdzenie zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej przez okres 3 lat od dnia jego wydania.

6. Wyznaczony podmiot informuje Prezesa Urzędu o wydaniu potwierdzenia zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej za pomocą środków komunikacji elektronicznej lub systemu teleinformatycznego BSP w terminie 7 dni od dnia wydania potwierdzenia.

7. Prezes Urzędu niezwłocznie po otrzymaniu informacji o wydaniu potwierdzenia zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej wydaje osobie, która zdała ten egzamin, certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 2. Certyfikat może być wydany przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

Art. 156s. Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego w formie ogłoszenia:

1) zakres egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, do wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE;

2) program szkolenia praktycznego oraz zakres egzaminu z wiedzy teoretycznej do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

Art. 156t. 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE:

1) egzamin z wiedzy teoretycznej pilotów bezzałogowych statków powietrznych jest przeprowadzany przez wyznaczony podmiot;

2) szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego są prowadzone przez uznany podmiot albo operatora szkolącego.

2. Szkolenie, o którym mowa w UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. d ppkt iii części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, jest prowadzone przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, który uzyskał zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w warunkach którego wskazano, że szkolenie ma być prowadzone we współpracy z Prezesem Urzędu lub z innym operatorem wskazanym przez Prezesa Urzędu.

3. Prezes Urzędu wskazuje innego operatora, o którym mowa w ust. 2, który posiada kompetencje do wykonywania szkolenia, o którym mowa w UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. d ppkt iii części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

Art. 156u. 1. Szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego prowadzi członek personelu uznanego podmiotu albo operatora szkolącego odpowiedzialny za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych.

2. Członkiem personelu uznanego podmiotu albo operatora szkolącego, odpowiedzialnym za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych jest osoba, która:

1) jest operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego;

2) posiada certyfikat wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3;

3) odbyła szkolenie na członka personelu odpowiedzialnego za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych w zakresie wymagań, o których mowa w pkt 4 lit. c oraz d dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, w uznanym podmiocie albo u operatora szkolącego.

3. Prezes Urzędu, na wniosek, wydaje osobie, która spełnia wymagania określone w ust. 2, poświadczenie o spełnieniu wymagań, o których mowa w pkt 4 lit. c oraz d dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, określając zakres jej uprawnień, albo odmawia jego wydania.

4. Wniosek o wydanie poświadczenia, o którym mowa w ust. 3, zawiera:

1) dane identyfikacyjne wnioskodawcy: imię i nazwisko, adres zamieszkania, adres poczty elektronicznej, numer telefonu, numer rejestracyjny w rejestrze operatorów;

2) oświadczenie, że wnioskodawca spełnia wymagania określone w pkt 4 lit. c oraz d dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE i będzie przestrzegać przepisów rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz prawa krajowego;

3) wskazanie rodzaju operacji, do których wykonywania wnioskodawca ma zamiar szkolić;

4) podpis wnioskodawcy.

5. Poświadczenie, o którym mowa w ust. 3, jest ważne przez okres 2 lat od dnia wydania.

6. Prezes Urzędu cofa poświadczenie, o którym mowa w ust. 3, osobie, która przestała spełniać wymagania określone w ust. 2.

7. Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania oraz cofa poświadczenie, o którym mowa w ust. 3, w drodze decyzji administracyjnej. Decyzje administracyjne mogą być wydane przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

Art. 156w. 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego przez pilota bezzałogowego statku powietrznego w odniesieniu do:

1) scenariusza standardowego, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub krajowego scenariusza standardowego – wydaje uznany podmiot albo operator szkolący;

2) zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE – wydaje operator szkolący.

2. Potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego zawiera:

1) dane identyfikacyjne osoby szkolonej: imię i nazwisko, adres zamieszkania, numer rejestracyjny w rejestrze operatorów;

2) dane identyfikacyjne uznanego podmiotu albo operatora szkolącego: imię i nazwisko albo nazwę, adres do korespondencji, adres poczty elektronicznej, numer telefonu, numer decyzji administracyjnej, o której mowa w art. 156o ust. 2 albo 3;

3) rodzaj operacji, na które osoba szkolona uzyskała kwalifikacje;

4) imię i nazwisko osoby prowadzącej szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych – członka personelu uznanego podmiotu albo operatora szkolącego, posiadającego ważne poświadczenie, o którym mowa w art. 156u ust. 3;

5) datę wydania potwierdzenia;

6) podpis uznanego podmiotu albo operatora szkolącego wydającego potwierdzenie.

3. Uznany podmiot albo operator szkolący wydaje potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje osoba szkolona, a drugi jest przechowywany przez operatora szkolącego albo uznany podmiot.

4. Uznany podmiot albo operator szkolący przechowuje potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego przez okres 3 lat od dnia jego wydania.

5. Uznany podmiot albo operator szkolący informuje Prezesa Urzędu o wydaniu potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego, za pomocą środków komunikacji elektronicznej lub przy pomocy systemu teleinformatycznego BSP, w terminie 7 dni od dnia wydania tego potwierdzenia.

Art. 156x. 1. W kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wyznaczony podmiot przeprowadza egzamin z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w:

1) UAS.STS-01.020 pkt 2 lit. b dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub

2) UAS.STS-02.020 pkt 9 lit. b dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub

3) krajowym scenariuszu standardowym

– na zasadach określonych odpowiednio w scenariuszu standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, albo krajowym scenariuszu standardowym.

2. Do egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w krajowym scenariuszu standardowym, może przystąpić osoba, która przedstawiła potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego w odniesieniu do określonego w tym potwierdzeniu krajowego scenariusza standardowego.

Art. 156y. 1. W kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wyznaczony podmiot, w zakresie wyznaczenia przyznanego zgodnie z art. 156n ust. 1, wydaje osobie, która zdała egzamin z wiedzy teoretycznej i spełnia warunki, o których mowa odpowiednio w:

1) UAS.STS-01.020 pkt 2 dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub

2) UAS.STS-02.020 pkt 9 dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub

3) krajowych scenariuszach standardowych

– potwierdzenie zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej.

2. Potwierdzenie zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej zawiera:

1) dane identyfikacyjne osoby szkolonej: imię i nazwisko, adres zamieszkania, numer rejestracyjny w rejestrze operatorów;

2) dane identyfikacyjne wyznaczonego podmiotu: imię i nazwisko albo nazwę, adres do korespondencji, adres poczty elektronicznej, numer telefonu, numer decyzji, o której mowa w art. 156n ust. 2;

3) rodzaj operacji, na które osoba szkolona uzyskała kwalifikacje;

4) datę wydania potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego;

5) imię i nazwisko albo nazwę uznanego podmiotu albo imię i nazwisko albo nazwę, numer rejestracyjny w rejestrze operatorów operatora szkolącego, który wydał to potwierdzenie;

6) datę i miejsce przeprowadzenia egzaminu z wiedzy teoretycznej;

7) imię i nazwisko członka personelu wyznaczonego podmiotu, odpowiedzialnego za zadania z zakresu egzaminu z wiedzy teoretycznej, posiadającego ważne poświadczenie, o którym mowa w art. 156u ust. 3;

8) podpis wyznaczonego podmiotu wydającego potwierdzenie.

3. Wyznaczony podmiot przechowuje potwierdzenie zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej przez okres 3 lat od dnia jego wydania.

4. Wyznaczony podmiot informuje Prezesa Urzędu o wydaniu potwierdzenia zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej, za pomocą środków komunikacji elektronicznej lub przy pomocy systemu teleinformatycznego BSP, w terminie 7 dni od dnia wydania tego potwierdzenia.

5. Prezes Urzędu na podstawie informacji otrzymanej od wyznaczonego podmiotu wydaje certyfikat wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3. Certyfikat jest wydawany przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

Art. 156z. 1. W celu przedłużenia ważności certyfikatu wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3, wyznaczony podmiot, na wniosek pilota bezzałogowego statku powietrznego, sprawdza wiedzę pilota bezzałogowego statku powietrznego przez przeprowadzenie szkolenia przypominającego albo egzaminu z wiedzy teoretycznej, o których mowa w UAS.STS-01.020 pkt 3 dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, na zasadach określonych odpowiednio w scenariuszu standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, albo krajowym scenariuszu standardowym.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, składa się nie wcześniej niż 6 miesięcy i nie później niż 2 miesiące przed końcem ważności posiadanego certyfikatu wiedzy teoretycznej. Wniosek złożony po terminie pozostawia się bez rozpoznania.

3. W przypadku pozytywnego sprawdzenia wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego wyznaczony podmiot wydaje nowe potwierdzenie zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156y ust. 1. Przepisy art. 156y ust. 3 i 4 stosuje się.

4. Prezes Urzędu na podstawie informacji otrzymanej od wyznaczonego podmiotu przedłuża ważność certyfikatu wiedzy teoretycznej przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

5. W przypadku przedłużenia ważności certyfikatu wiedzy teoretycznej okres ważności certyfikatu jest liczony od dnia upływu poprzedniego okresu ważności certyfikatu.

Art. 156za. 1. W celu wznowienia ważności certyfikatu wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3, wyznaczony podmiot, na wniosek pilota bezzałogowego statku powietrznego, na zasadach określonych w UAS.STS-01.020 pkt 4 dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, sprawdza wiedzę pilota bezzałogowego statku powietrznego przez przeprowadzenie egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.STS-01.020 pkt 2 lit. b dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, na zasadach określonych odpowiednio w scenariuszu standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, albo krajowym scenariuszu standardowym. Przepisy art. 156y ust. 3 i 4 i art. 156z ust. 3 zdanie pierwsze stosuje się.

2. Prezes Urzędu na podstawie informacji otrzymanej od wyznaczonego podmiotu wznawia ważność certyfikatu wiedzy teoretycznej przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

Art. 156zb. 1. Minimalny wiek pilota bezzałogowego statku powietrznego wykonującego operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej", o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, i „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wynosi 14 lat.

2. Osoba niepełnoletnia ubiegająca się o wydanie potwierdzenia zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 1, zalicza szkolenie teoretyczne i zdaje egzamin online za zgodą jednego z rodziców albo opiekuna prawnego.

3. Osoba niepełnoletnia ubiegająca się o wydanie certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 2, przystępuje do egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, za zgodą jednego z rodziców albo opiekuna prawnego.

4. Szkolenia oraz egzaminy, o których mowa w ust. 2 i 3, mogą być zaliczane i zdawane pod warunkiem bezpośredniego nadzoru jednego z rodziców albo opiekuna prawnego osoby niepełnoletniej.

5. Osoba niepełnoletnia ubiegająca się o wydanie certyfikatu wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3, przystępuje do szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz egzaminu z wiedzy teoretycznej za zgodą jednego z rodziców albo opiekuna prawnego.

Art. 156zc. 1. Prezes Urzędu cofa dokument, o którym mowa w art. 156p ust. 1, w przypadku stwierdzenia, że pilot bezzałogowego statku powietrznego:

1) przestał spełniać wymagania konieczne do otrzymania dokumentu zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub

2) uzyskał dokument w oparciu o sfałszowane dokumenty, sfałszował zapisy w dokumencie lub poświadczył nieprawdę, lub

3) wykonując czynności lotnicze:

   a) zagraża życiu lub zdrowiu osób trzecich lub

   b) stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa publicznego, lub

   c) zakłóca spokój lub porządek publiczny, lub

   d) stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego, statku powietrznego lub życia lub zdrowia załogi lub pasażerów znajdujących się na jego pokładzie, lub

   e) utrudnia ruch lotniczy lub powoduje jego wstrzymanie lub ograniczenie, lub

   f) wykonuje czynności lotnicze niezgodnie z warunkami określonymi w przepisach będących podstawą wydania danego dokumentu, lub

4) wykonywał czynności lotnicze pod wpływem alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu.

2. W przypadku postępowania prowadzonego przez uprawnione organy państwowe w celu stwierdzenia, czy zaistniały okoliczności, o których mowa w ust. 1 pkt 2–4, na czas prowadzenia tego postępowania Prezes Urzędu zawiesza dokument, o którym mowa w art. 156p ust. 1, jeżeli istnieje obawa, że dalsze wykonywanie czynności lotniczych przez pilota bezzałogowego statku powietrznego może zagrażać bezpieczeństwu ruchu lotniczego.

3. W przypadku zastosowania w stosunku do pilota bezzałogowego statku powietrznego środka zapobiegawczego polegającego na obowiązku powstrzymania się od prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów określonego rodzaju lub od prowadzenia wszelkich pojazdów w ruchu powietrznym albo prawomocnego orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów określonego rodzaju dokument, o którym mowa w art. 156p ust. 1, podlega zawieszeniu na czas trwania tego środka lub zakazu.

4. Pilot bezzałogowego statku powietrznego, na którym spoczywa obowiązek powstrzymania się od prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów określonego rodzaju lub od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów w ruchu powietrznym albo co do którego prawomocnie orzeczono zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów określonego rodzaju:

1) nie może posługiwać się dokumentem, o którym mowa w art. 156p ust. 1;

2) jest obowiązany do poinformowania Prezesa Urzędu o nałożonym środku zapobiegawczym, polegającym na obowiązku powstrzymania się od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych lub od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów w ruchu powietrznym, albo orzeczonym zakazie prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów określonego rodzaju.

5. Prezes Urzędu zawiesza albo cofa dokument, o którym mowa w art. 156p ust. 1, również na pisemny wniosek jego posiadacza.

6. Prezes Urzędu zawiesza albo cofa dokument, o którym mowa w art. 156p ust. 1, w drodze decyzji administracyjnej, która może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP. Decyzja administracyjna podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Rozdział 6

Zapobieganie bezprawnemu wykonywaniu operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego

Art. 156zd. 1. Osoba użytkująca system bezzałogowego statku powietrznego może zostać poddana sprawdzeniu, czy operacja jest wykonywana zgodnie z przepisami prawa, przez:

1) funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Celno-Skarbowej, Służby Więziennej, Straży Marszałkowskiej, inspektorów Biura Nadzoru Wewnętrznego, żołnierzy zawodowych wyznaczonych na stanowiska służbowe w Służbie Kontrwywiadu Wojskowego albo w Służbie Wywiadu Wojskowego, żołnierzy Żandarmerii Wojskowej oraz Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, strażników straży gminnych (miejskich) oraz osoby upoważnione przez Prezesa Urzędu,

2) strażników leśnych – na terenach lasów,

3) funkcjonariuszy Straży Parku – na terenach parków narodowych,

4) funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej – w przypadku gdy wykonywana operacja może stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej prowadzących działania ratowniczo-gaśnicze lub wykonujących inne obowiązki służbowe

– w związku z realizacją zadań ustawowych.

2. Osoba użytkująca system bezzałogowego statku powietrznego jest obowiązana wykonywać polecenia wydawane przez osobę dokonującą sprawdzenia, o którym mowa w ust. 1.

Art. 156ze. 1. Bezzałogowy statek powietrzny może zostać zniszczony albo unieruchomiony albo nad jego lotem może zostać przejęta kontrola, w przypadku gdy:

1) przebieg operacji lub działanie bezzałogowego statku powietrznego:

   a) zagraża lub może zagrozić życiu lub zdrowiu ludzi lub zwierząt,

   b) stwarza lub może stworzyć zagrożenie dla chronionych obiektów, urządzeń lub obszarów,

   c) zakłóca lub może zakłócić przebieg imprezy masowej albo zagraża bezpieczeństwu jej uczestników,

   d) stwarza lub może stworzyć uzasadnione podejrzenie, że może zostać użyty jako środek ataku terrorystycznego,

e) stwarza lub może stworzyć zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, statku powietrznego lub życia lub zdrowia załogi lub pasażerów znajdujących się na jego pokładzie,

f) utrudnia lub może utrudnić ruch lotniczy lub powoduje lub może spowodować jego wstrzymanie lub ograniczenie;

2) bezzałogowy statek powietrzny wbrew zakazowi wykonuje operację w strefie geograficznej ustanowionej nad:

a) chronionymi obiektami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz jednostek organizacyjnych podległych lub podporządkowanych Ministrowi Obrony Narodowej lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej,

b) obiektami, urządzeniami lub obszarami istotnymi dla bezpieczeństwa lub obronności państwa, bezpieczeństwa publicznego lub nienaruszalności granicy państwowej.

2. Do zniszczenia albo unieruchomienia bezzałogowego statku powietrznego albo przejęcia kontroli nad jego lotem, w związku z realizacją zadań ustawowych, w przypadkach, o których mowa w:

1) ust. 1 pkt 1 lit. a, b oraz d–f – są uprawnieni funkcjonariusze Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Celno-Skarbowej, Służby Więziennej, Straży Marszałkowskiej, inspektorzy Biura Nadzoru Wewnętrznego, żołnierze zawodowi wyznaczeni na stanowiska służbowe w Służbie Kontrwywiadu Wojskowego albo Służbie Wywiadu Wojskowego, żołnierze Żandarmerii Wojskowej i Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, pracownicy służby ochrony lotniska, strażnicy leśni, pracownicy ochrony specjalistycznych uzbrojonych formacji ochronnych, a także pracownicy wewnętrznych służb ochrony działających na terenach jednostek organizacyjnych podległych lub podporządkowanych Ministrowi Obrony Narodowej lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej,

2) ust. 1 pkt 1 lit. c – są uprawnieni funkcjonariusze Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, żołnierze zawodowi wyznaczeni na stanowiska służbowe w Służbie Kontrwywiadu Wojskowego albo Służbie Wywiadu Wojskowego, żołnierze Żandarmerii Wojskowej, pracownicy ochrony specjalistycznych uzbrojonych formacji ochronnych, a także pracownicy wewnętrznych służb ochrony działających na terenach jednostek organizacyjnych podległych lub podporządkowanych Ministrowi Obrony Narodowej lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej,

3) ust. 1 pkt 2 lit. a – są uprawnieni żołnierze Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz żołnierze Żandarmerii Wojskowej,

4) ust. 1 pkt 2 lit. b – są uprawnieni żołnierze Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, żołnierze Żandarmerii Wojskowej, żołnierze zawodowi wyznaczeni na stanowiska służbowe w Służbie Kontrwywiadu Wojskowego albo Służbie Wywiadu Wojskowego, funkcjonariusze Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Straży Marszałkowskiej, pracownicy ochrony specjalistycznych uzbrojonych formacji ochronnych, a także pracownicy wewnętrznych służb ochrony działających na terenach jednostek organizacyjnych podległych lub podporządkowanych Ministrowi Obrony Narodowej lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej

– na zasadach określonych w ustawie z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej.

3. Podmioty, o których mowa w ust. 2, w przypadkach wskazanych w ust. 1, są uprawnione do sprawdzenia spełnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia, o którym mowa w art. 209 ust. 1 i 1a.

4. Za szkody powstałe w wyniku zniszczenia albo unieruchomienia bezzałogowego statku powietrznego albo przejęcia kontroli nad jego lotem w przypadkach, o których mowa w ust. 1, odpowiada pilot bezzałogowego statku powietrznego lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zniszczonego albo unieruchomionego albo nad którego lotem przejęto kontrolę.

DZIAŁ VII

Eksploatacja statków powietrznych

Rozdział 1

Nadzór nad eksploatacją statków powietrznych

Art. 157. 1. Nadzór nad eksploatacją statków powietrznych obejmuje całość zagadnień związanych z bezpieczeństwem tej eksploatacji, w tym przestrzeganie przepisów dotyczących zasad eksploatacji i zdatności do lotów statków powietrznych oraz innego sprzętu lotniczego, korzystania z lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, obsługi naziemnej statków powietrznych, utrzymywania kwalifikacji i uprawnień personelu lotniczego oraz przepisów i zasad ruchu lotniczego.

2. (uchylony)

2a. W ramach nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu sprawdza, czy podmioty, o których mowa w art. 163c i art. 163d, zgłaszające działalność, posiadające zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka lub posiadające zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych, spełniają ustalone przepisami prawa wymagania do ich prowadzenia.

3. Nadzorujący ma również prawo wstępu do wszystkich części lotniska i pomieszczeń użytkownika.

Art. 158. 1. Użytkownik statku powietrznego jest obowiązany zapewnić jego bezpieczną eksploatację.

2. Użytkownik statku powietrznego, jeżeli prowadzi działalność podlegającą certyfikacji, posiada wykaz zatwierdzeń szczególnych, zgłosił wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych, zgłosił wykonywanie operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym, posiada zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka lub posiada zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych, jest obowiązany utworzyć wewnętrzny system bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego i zapewnić jego funkcjonowanie.

3. Użytkownik, o którym mowa w ust. 2, jest obowiązany w szczególności:

1) zapewnić, aby członkowie załóg statków powietrznych oraz inne osoby działające na jego zlecenie w zakresie powierzonych im zadań znali przepisy dotyczące eksploatacji statków powietrznych;

2) wprowadzić w przedsiębiorstwie instrukcje dotyczące w szczególności eksploatacji, wykonywania lotów, obsługi naziemnej i technicznej statków powietrznych oraz zapewnić odpowiednie szkolenie pracowników;

3) prowadzić dokumentację eksploatacyjną;

4) zorganizować w przedsiębiorstwie stały wewnętrzny nadzór operacyjny i wyznaczyć osobę odpowiedzialną za jego wykonywanie.

3a. Użytkownik statku powietrznego eksploatujący statek powietrzny objęty nadzorem EASA, który posiada świadectwo zdatności do lotu, ale nie spełnia wymagań wynikających z rozporządzenia nr 965/2012/UE, wykonuje w celach niehandlowych operację przebazowania statku powietrznego na potrzeby remontu, naprawy, obsługi technicznej, inspekcji, dostawy lub eksportu, po uzyskaniu zgody Prezesa Urzędu.

3b. Wniosek o zgodę, o której mowa w ust. 3a, zawiera:

1) informację o celu operacji;

2) szczegółowy opis planowanej trasy;

3) informację o znakach rejestracyjnych statku powietrznego, którego operacja dotyczy.

3c. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3b, użytkownik statku powietrznego dołącza:

1) kopię świadectwa rejestracji wnioskowanego statku powietrznego;

2) kopię świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego, którego dotyczy wniosek;

3) oświadczenie, że operacja odbędzie się zgodnie z wszystkimi wymaganiami określonymi dla operacji zarobkowego przewozu lotniczego i na podstawie aktualnej instrukcji operacyjnej przewoźnika lotniczego oraz że operacja i statek powietrzny, którego dotyczy wniosek, zostaną objęte systemem zarządzania i monitorowania zgodności oraz zarządzania bezpieczeństwem.

3d. Wniosek, o którym mowa w ust. 3b, użytkownik statku powietrznego składa nie później niż 10 dni przed dniem planowanej operacji.

3e. Prezes Urzędu, mając na uwadze potrzebę, o której mowa w ust. 3a, wskazaną przez użytkownika statku powietrznego we wniosku, o którym mowa w ust. 3b, oraz kierując się względami bezpieczeństwa danej operacji lotniczej, wyraża zgodę, o której mowa w ust. 3a, w drodze decyzji administracyjnej, w której określa warunki wykonania operacji, w szczególności trasę oraz okres ważności zgody.

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

Art. 159. 1. W celu wykonywania nadzoru, o którym mowa w art. 157 ust. 1, minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając przepisy międzynarodowe, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych i obowiązków użytkowników statków powietrznych w tym zakresie.

2. (uchylony)

Rozdział 2

Certyfikacja

Art. 160. 1. Podjęcie i wykonywanie działalności w lotnictwie cywilnym, w zakresie określonym w ust. 3, wymaga uzyskania certyfikatu.

1a. (uchylony)

2. Wydanie certyfikatu poprzedza się procesem certyfikacji, który jest sprawdzeniem spełnienia przez podmiot wymagań określonych przepisami międzynarodowymi, przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie działalności lotniczej objętej certyfikacją oraz ustawy.

3. Certyfikacji podlega:

1) wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego z wykorzystaniem samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców, dla których wymagane jest świadectwo zdatności do lotu;

2) szkolenie personelu lotniczego w celu uzyskania licencji członka personelu lotniczego oraz wpisywanych do niej uprawnień oraz szkolenie personelu lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej, informatora lotniskowej służby powietrznej oraz wpisywanych do nich uprawnień;

3) lotnisko użytku publicznego, o którym mowa w art. 59a ust. 1, i jego eksploatacja;

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;

5) (uchylony)

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

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

8) zapewnianie służb żeglugi powietrznej zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 550/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;

9)[66] wykonywanie operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „certyfikowanej", o której mowa w art. 6 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

4. Sprawdzenie, o którym mowa w ust. 2, obejmuje:

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

2) w odniesieniu do przewozu lotniczego – także spełnienia wymagań niezbędnych do uzyskania zatwierdzeń szczególnych;

3) w odniesieniu do zarządzania lotniskami – zapewnienia bezpiecznego funkcjonowania lotniska;

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

Art. 160a. (uchylony)

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

1a. Prezes Urzędu, po złożeniu wniosku o wydanie certyfikatu lotniska, ustanawia podstawę certyfikacji, o której mowa w ADR.AR.C.020 załącznika II do rozporządzenia nr 139/2014/UE, dla lotnisk, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE, i doręcza ją podmiotowi wnioskującemu o wydanie certyfikatu lotniska na adres poczty elektronicznej – w przypadku gdy wnioskodawca wskaże taki adres do doręczeń, albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu.

[66] Dodany przez art. 1 pkt 24 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

1b. Podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu lotniska, dla którego Prezes Urzędu ustanowił podstawę certyfikacji, może, w terminie 14 dni od dnia doręczenia tej podstawy, złożyć do Prezesa Urzędu, za pomocą poczty elektronicznej z adresu wskazanego do doręczeń albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu, sprzeciw dotyczący jej zakresu wraz z uzasadnieniem.

1c. Prezes Urzędu rozpatruje sprzeciw, o którym mowa w ust. 1b, i informuje podmiot, który go złożył, o sposobie jego rozpatrzenia wraz z uzasadnieniem w terminie 14 dni od dnia jego złożenia.

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 prowadzonej działalności, warunki jej prowadzenia 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 przypadku stwierdzenia, że posiadacz certyfikatu przestał spełniać wymagania przewidziane przepisami prawa do wydania lub utrzymania certyfikatu, Prezes Urzędu wzywa podmiot do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa w określonym terminie. Jeżeli przepisy prawa Unii Europejskiej w zakresie działalności lotniczej objętej certyfikacją tak stanowią, podmiot dodatkowo opracowuje i przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu program naprawczy.

5a. Program naprawczy, o którym mowa w ust. 5, podlega ocenie zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie działalności lotniczej objętej certyfikacją oraz zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

5b. Na odmowę zatwierdzenia programu naprawczego nie służy środek zaskarżenia. Podmiot może skarżyć odmowę zatwierdzenia programu naprawczego we wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej decyzją, o której mowa w ust. 6.

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 ograniczenia 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 certyfikat, zmienia, w tym rozszerza lub ogranicza uprawnienia wynikające z certyfikatu, a także zawiesza jego ważność, wznawia, przedłuża ważność albo cofa certyfikat. Nieodłączną część certyfikatu mogą stanowić specyfikacje, w których określa się szczególne uprawnienia albo warunki lub ograniczenia nałożone na posiadacza certyfikatu w związku z korzystaniem z udzielonych w nim uprawnień, o ile przepisy prawa Unii Europejskiej w zakresie działalności lotniczej objętej certyfikacją nie stanowią inaczej.

Art. 162. 1. Prezes Urzędu sprawdza, w szczególności w ramach sprawowania bieżącego nadzoru, czy podmioty, które uzyskały certyfikat, nadal spełniają ustalone przepisami prawa wymagania potrzebne do wydania i utrzymania ważności certyfikatu.

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.

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

3. (uchylony)

4. (uchylony)

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”, Prezes Urzędu uznaje za ważny na równi z certyfikatem polskim, jeżeli:

1) wynika to z umowy międzynarodowej lub przepisów międzynarodowych;

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. Okres uznania certyfikatu zagranicznego za ważny nie może być 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 ustanowione 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 następują w drodze decyzji administracyjnej.

8. Dokumenty składane w procesie uznania zagranicznego certyfikatu są składane w języku polskim lub angielskim. W przypadku przedłożenia kopii wnioskodawca składa oświadczenie w języku polskim lub angielskim o zgodności kopii z oryginałami.

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

Art. 163. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów prawa Unii Europejskiej w zakresie certyfikacji oraz w celu zapewnienia efektywności procesu certyfikacji:

1) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji;

2) szczegółowy zakres i tryb prowadzenia procesu certyfikacji oraz dokumenty i informacje wymagane w tym procesie, w tym wydawania po raz pierwszy certyfikatu, rozszerzenia zakresu oraz przedłużania albo wznawiania jego ważności;

3) rodzaje i wzory certyfikatów dla poszczególnych rodzajów działalności, o których mowa w art. 160 ust. 3;

4) szczegółowe warunki i tryb uznawania certyfikatów zagranicznych, biorąc także pod uwagę postanowienia właściwych umów i przepisów międzynarodowych;

5) szczegółowe warunki zawieszania ważności certyfikatów, ograniczenia uprawnień z nich wynikających oraz cofania certyfikatów;

6) szczegółowe warunki sprawowania bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu oraz wymagania programu naprawczego.

Art. 163a. Przepisy art. 160–162 nie naruszają uprawnień w zakresie certyfikacji działalności, jeżeli zostały one zastrzeżone do kompetencji EASA.

Rozdział 3

Zatwierdzenia szczególne, zezwolenia i zgłoszenia

Art. 163b. 1. Na wniosek podmiotu użytkującego statek powietrzny, którego działalność w lotnictwie cywilnym nie podlega obowiązkowi uzyskania certyfikatu przewoźnika lotniczego, Prezes Urzędu, po przeprowadzeniu oceny spełnienia wymagań określonych w rozporządzeniu nr 965/2012/UE, wydaje wykaz zatwierdzeń szczególnych zawierający zatwierdzenia szczególne w zakresie operacji, o których mowa w załączniku V do rozporządzenia nr 965/2012/UE.

2. Wykaz zatwierdzeń szczególnych zawierający wpis uzyskanego zatwierdzenia szczególnego stanowi integralną część decyzji, o której mowa w ust. 6.

3. W przypadku wystąpienia zmian mających wpływ na spełnianie wymagań zatwierdzenia szczególnego podmiot, który posiada wykaz zatwierdzeń szczególnych, przedstawia Prezesowi Urzędu wniosek o zmianę tego wykazu w zakresie zatwierdzenia szczególnego wraz z dokumentacją potwierdzającą zaistniałe zmiany.

4. Wnioski, o których mowa w ust. 1 i 3, składa się nie później niż 30 dni przed dniem pierwszej planowanej operacji danego rodzaju.

5. Prezes Urzędu cofa wykaz zatwierdzeń szczególnych w przypadku niespełniania przez podmiot użytkujący statek powietrzny wymagań określonych w rozporządzeniu nr 965/2012/UE.

6. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, zmienia oraz cofa wykaz zatwierdzeń szczególnych.

Art. 163c. 1. Na wniosek podmiotu:

1) o którym mowa w ORO.SPO.110 załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE, Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 7, po przeprowadzeniu oceny spełnienia wymagań określonych w ORO.SPO.100 i ORO.SPO.110 załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE;

2) zamierzającego wykonywać zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka statkiem powietrznym kategorii specjalnej, o którym mowa w art. 53a ust. 1, lub statkiem powietrznym, o którym mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2, Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 7, po przeprowadzeniu oceny spełnienia wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1;

3) zamierzającego wykonywać zarobkowe operacje polegające na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych statkiem powietrznym posiadającym świadectwo zdatności do lotu zgodnie z rozporządzeniem nr 748/2012/UE lub statkiem powietrznym kategorii specjalnej, o którym mowa w art. 53a ust. 1, lub statkiem powietrznym, o którym mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2, Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych, po przeprowadzeniu oceny spełnienia wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1.

2. W przypadku wystąpienia zmian mających wpływ na warunki wydanego zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, podmiot, który uzyskał zezwolenie, przedstawia Prezesowi Urzędu wniosek o zmianę zezwolenia wraz z dokumentacją potwierdzającą zaistniałe zmiany, celem uzyskania zmiany zezwolenia.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1 i 2, składa się nie później niż 30 dni przed dniem planowanej operacji danego rodzaju.

4. Prezes Urzędu cofa zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji:

1) specjalistycznych wysokiego ryzyka w przypadku niespełniania przez podmiot, o którym mowa w ORO.SPO.110 załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE, wymagań określonych w ORO.SPO.100 i ORO.SPO.110 załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE oraz w załączniku VIII do rozporządzenia nr 965/2012/UE;

2) specjalistycznych wysokiego ryzyka w przypadku niespełniania przez podmiot, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1;

3) polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych w przypadku niespełniania przez podmiot, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1.

5. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, zmienia i cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, oraz ogranicza uprawnienia wynikające z tego zezwolenia.

6. Do podmiotów, które uzyskały zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, przepisy art. 161 ust. 5–6 stosuje się odpowiednio.

7. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze konieczność zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz uwzględniając zagrożenia, jakie te operacje mogą stanowić dla terenu, nad którym będą wykonywane, oraz dla osób trzecich, określi, w drodze rozporządzenia, wykaz operacji uznawanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej za operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka.

Art. 163d. 1. Podmiot zamierzający wykonywać:

1) skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym operacje niezarobkowe, niezarobkowe operacje specjalistyczne lub zarobkowe operacje specjalistyczne składa do Prezesa Urzędu zgłoszenie, o którym mowa w dodatku 1 do załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE, wraz z dokumentacją, o której mowa w ORO.DEC.100 lit. a i b załącznika III do tego rozporządzenia;

2) zarobkowe operacje specjalistyczne statkiem powietrznym kategorii specjalnej, o którym mowa w art. 53a ust. 1, oraz statkiem powietrznym, o którym mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2, składa Prezesowi Urzędu zgłoszenie, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1, wraz z wymaganą w tych przepisach dokumentacją.

2. W przypadku wystąpienia zmian mających wpływ na warunki zgłoszenia wykonywania operacji, o których mowa w ust. 1, podmiot, o którym mowa w ust. 1:

1) pkt 1, przedstawia Prezesowi Urzędu zgłoszenie, o którym mowa w ORO.DEC.100 lit. d załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE;

2) pkt 2, przedstawia Prezesowi Urzędu zgłoszenie, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1.

3. Zgłoszenia, o których mowa w ust. 1 i 2, składa się nie później niż 10 dni przed dniem planowanej operacji danego rodzaju.

4. Prezes Urzędu weryfikuje zgłoszenie zgodnie z wymaganiami określonymi w:

1) ORO.DEC.100 załącznika III oraz ARO.GEN.345 lit. b załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE – w przypadku operacji, o których mowa w ust. 1 pkt 1, albo

2) przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 – w przypadku statków powietrznych kategorii specjalnej, o których mowa w art. 53a ust. 1, oraz statków powietrznych, o których mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2.

5. Jeżeli weryfikacja, o której mowa w ust. 4, jest pozytywna, Prezes Urzędu informuje podmiot, o którym mowa w ust. 1, o przyjęciu zgłoszenia.

6. Jeżeli weryfikacja, o której mowa w ust. 4, jest negatywna, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, odmawia przyjęcia zgłoszenia.

7. Do podmiotów, które zgłosiły działalność, o której mowa w ust. 1, przepisy art. 161 ust. 5 i 6 stosuje się odpowiednio.

Art. 163e. Operator z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, który zgłosił wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych lub posiada zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, jest obowiązany zgłosić Prezesowi Urzędu zamiar wykonywania danej operacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed jej rozpoczęciem.

DZIAŁ VIII

Lotnicza działalność gospodarcza

Rozdział 1

Koncesje

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

1a. W przypadku przedsiębiorcy ubiegającego się o koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego będącego spółką akcyjną warunek, o którym mowa w art. 4 lit. e i f rozporządzenia nr 1008/2008/WE, jest spełniony, jeżeli spółka akcyjna emituje więcej niż 50 % akcji imiennych. Warunek stosuje się odpowiednio do przewoźników lotniczych oraz do spółek akcyjnych będących udziałowcami albo akcjonariuszami.

1b. Do przedsiębiorcy ubiegającego się o udzielenie koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego obejmującego eksploatację statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20, zamierzającego wykonywać regularne przewozy lotnicze lub którego obrót przekracza 3 000 000 euro rocznie, nie stosuje się art. 5 ust. 1 i 2 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 (MTOM) do 495 kg.

3. (uchylony)

Art. 165. (uchylony)

Art. 166. 1. Koncesja udzielana jest na wniosek zainteresowanego przedsiębiorcy.

2. Wzór wniosku o udzielenie koncesji określają przepisy wydane na podstawie art. 172.

3. Do wniosku dołącza się dokumenty, oświadczenia i informacje określone w przepisach wydanych na podstawie art. 172.

4. Prezes Urzędu może zobowiązać wnioskodawcę do przedłożenia w wyznaczonym terminie dokumentów i informacji innych niż określone w przepisach wydanych na podstawie art. 172, mogących uprawdopodobnić, że spełnia on warunki wykonywania działalności gospodarczej określone w rozporządzeniu nr 1008/2008/WE, biorąc pod uwagę zakres wniosku.

Art. 166a. W przypadku rozpoczęcia przez przedsiębiorcę sprzedaży przewozu lotniczego przed uzyskaniem koncesji, środki pochodzące z tej sprzedaży są gromadzone na wydzielonym rachunku bankowym i nie są uwzględniane dla celów oceny spełnienia warunku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Art. 167. 1. Koncesję udziela się na eksploatację statków powietrznych:

1) o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20 albo

2) bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) lub liczby miejsc pasażerskich.

2. W koncesji określa się:

1) firmę koncesjonariusza i jego siedzibę albo miejsce zamieszkania osoby fizycznej,

2) zakres działalności gospodarczej objętej koncesją,

3) rodzaj przewozu lotniczego (pasażerowie, towar, poczta), typ przewozu lotniczego (regularny lub nieregularny) i rodzaj statków powietrznych, o których mowa w ust. 1

– biorąc pod uwagę zakres wniosku oraz zakres certyfikatu przewoźnika lotniczego.

3. Przewoźnik lotniczy informuje Prezesa Urzędu, bez zbędnej zwłoki, o rozpoczęciu działalności objętej koncesją albo o zaprzestaniu prowadzenia tej działalności.

Art. 167a. 1. W przypadku, o którym mowa w art. 8 ust. 3 lit. c rozporządzenia nr 1008/2008/WE, przewoźnik lotniczy przedstawia Prezesowi Urzędu koncesję do zatwierdzenia wraz z wnioskiem o zmianę koncesji przez przyznanie uprawnień do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego obejmującego eksploatację statków powietrznych bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) lub liczby miejsc pasażerskich. Przepisu ust. 4 nie stosuje się.

2. W przypadku gdy koncesja podlega zatwierdzeniu, przedstawia się ją do zatwierdzenia wraz z dokumentami, informacjami i oświadczeniami potwierdzającymi spełnianie warunków wymaganych do uzyskania koncesji.

3. Do postępowań w sprawie zatwierdzenia koncesji w odniesieniu do warunków finansowych przewoźnik lotniczy wykazuje możliwość spełnienia przez niego istniejących i potencjalnych zobowiązań w okresie kolejnych 12 miesięcy od dnia przedstawienia koncesji do zatwierdzenia.

4. Prezes Urzędu, w terminie 30 dni od dnia potwierdzenia otrzymania dokumentów, informacji i oświadczeń niezbędnych do zatwierdzenia koncesji, informuje przewoźnika lotniczego o zatwierdzeniu koncesji albo wszczęciu postępowania w sprawie cofnięcia, ograniczenia zakresu lub zawieszenia koncesji. W sprawach szczególnie skomplikowanych Prezes Urzędu może przedłużyć ten termin o kolejne 30 dni, zawiadamiając o tym przewoźnika lotniczego.

5. W przypadkach, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, Prezes Urzędu wzywa przewoźnika lotniczego do przedłożenia dokumentów, informacji i oświadczeń potwierdzających spełnianie warunków wymaganych do uzyskania koncesji. W przypadku stwierdzenia spełniania warunków wymaganych do uzyskania koncesji, Prezes Urzędu pisemnie informuje o tym przewoźnika lotniczego.

Art. 168. (uchylony)

Art. 169. (uchylony)

Art. 170. (uchylony)

Art. 171. 1. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, udziela koncesji, zmienia koncesję, zawiesza koncesję na określony czas, wydaje koncesję tymczasową, stwierdza wygaśnięcie koncesji albo 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.

Art. 171a. 1. Polski przewoźnik lotniczy jest obowiązany do przekazania Prezesowi Urzędu kopii aktualnego dokumentu potwierdzającego objęcie tego przewoźnika ważnym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej.

2. Kopia dokumentu, o którym mowa w ust. 1, może być przekazana w języku angielskim. Przepis stosuje się także do przedsiębiorców ubiegających się o udzielenie koncesji.

3. Kopia dokumentu, o którym mowa w ust. 1, jest przekazywana nie później niż ostatniego dnia okresu obowiązywania dotychczasowego ubezpieczenia.

4. W przypadku nieprzekazania Prezesowi Urzędu kopii dokumentu, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wzywa przewoźnika do jej przekazania w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania, a w przypadku nieprzekazania jej w tym terminie zawiesza koncesję przewoźnika lotniczego do czasu przekazania kopii, jednak nie dłużej niż na okres 3 miesięcy. Decyzja o zawieszeniu koncesji podlega natychmiastowemu wykonaniu.

5. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie przekaże kopii dokumentu, o którym mowa w ust. 1, w okresie, na jaki została zawieszona koncesja, Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki cofa koncesję. W czasie postępowania w sprawie cofnięcia koncesji koncesja pozostaje zawieszona do czasu dostarczenia kopii dokumentu, o którym mowa w ust. 1.

6. Prezes Urzędu cofa albo zawiesza koncesję bez zbędnej zwłoki w przypadku odpowiednio cofnięcia albo zawieszenia certyfikatu przewoźnika lotniczego oraz zmienia koncesję w zakresie wszystkich zmian wprowadzonych w tym certyfikacie.

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 3 000 000 euro rocznie, stosuje się art. 8 ust. 4–6 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Art. 171b. W celu dokonania szczegółowej oceny sytuacji finansowej, o której mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, przewoźnik lotniczy przedstawia, na żądanie Prezesa Urzędu, dokumenty i informacje określone w treści żądania niezbędne dla oceny sytuacji finansowej przewoźnika, w szczególności informacje, o których mowa w załączniku I pkt 3 do rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Art. 171ba. 1. W przypadku nieprzedłożenia na żądanie Prezesa Urzędu dokumentów, informacji lub oświadczeń potwierdzających spełnianie warunków wymaganych do uzyskania koncesji, Prezes Urzędu wzywa przewoźnika lotniczego do ich przedłożenia we wskazanym przez siebie terminie, a w przypadku ich nieprzedłożenia – zawiesza koncesję do czasu przedstawienia żądanych dokumentów, informacji lub oświadczeń, jednak nie dłużej niż na okres 3 miesięcy.

2. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie przedłoży dokumentów lub informacji, o których mowa w ust. 1, w okresie, na jaki została zawieszona koncesja, Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki cofa koncesję. W czasie postępowania w sprawie cofnięcia koncesji koncesja pozostaje zawieszona do czasu przedłożenia dokumentów, informacji lub oświadczeń, o których mowa w ust. 1.

Art. 171bb. Oświadczenia w postępowaniu o udzielenie albo zmianę koncesji składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Art. 171bc. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego z wykorzystaniem statków powietrznych bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) lub liczby miejsc pasażerskich może wystąpić do Prezesa Urzędu z wnioskiem o zmianę koncesji przez ograniczenie uprawnień do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego obejmującego eksploatację statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20.

Art. 171c. Przewoźnik lotniczy jest obowiązany zgłaszać Prezesowi Urzędu wszelkie zmiany danych, o których mowa w art. 166 ust. 2, w terminie 14 dni od ich powstania.

Art. 172. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określi:

1) wykaz dokumentów, informacji i oświadczeń potwierdzających spełnianie warunków, o których mowa w rozporządzeniu nr 1008/2008/WE, jakie jest obowiązany przedłożyć:
   a) przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie koncesji,
   b) przewoźnik lotniczy na żądanie Prezesa Urzędu lub ubiegający się o zatwierdzenie albo zmianę koncesji

   – z uwzględnieniem zakresu działalności gospodarczej objętej koncesją, rodzaju i typu przewozu lotniczego oraz rodzaju statków powietrznych,
2) wzór wniosku o udzielenie koncesji,
3) wzór informacji potwierdzających spełnianie warunków niezbędnych do utrzymania, zatwierdzenia albo zmiany koncesji

– mając na uwadze przejrzystość przedstawianych informacji oraz efektywność prowadzonego postępowania.

Rozdział 2

Zezwolenia

Art. 173. 1. Uzyskania zezwolenia wymaga wykonywanie działalności gospodarczej na lotniskach użytku publicznego w zakresie:

1) zarządzania lotniskiem;

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

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.

2. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, odmawia wydania oraz cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1.

3. Warunkiem wydania zezwolenia na rozpoczęcie i prowadzenie działalności, o której mowa w ust. 1, jest posiadanie przez przedsiębiorcę odpowiedniego certyfikatu, uzyskanego w trybie określonym w art. 160.

4. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, udzielane jest na wniosek zainteresowanego.

Art. 174. 1. Zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego uprawnia do świadczenia usług lotniczych związanych ze startem, lądowaniem i postojem statków powietrznych, wykonywanych na rzecz przewoźników lotniczych oraz innych użytkowników statków powietrznych.

2. Zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego może uzyskać:

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.

3. Zezwolenia udziela się przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 2, jeśli łącznie spełnia następujące warunki:

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;

2) zarządzanie lotniskiem stanowi podstawowy rodzaj działalności wnioskodawcy, zgodnie z numerem identyfikacyjnym z krajowego rejestru podmiotów gospodarki narodowej, według Polskiej Klasyfikacji Działalności;

3) wnioskodawca jednocześnie nie zajmuje się działalnością w zakresie przewozu lotniczego;

4) sytuacja finansowa wnioskodawcy gwarantuje, że jest on w stanie sprostać zobowiązaniom finansowym związanym z wykonywaniem działalności, zgodnie z planem gospodarczym obejmującym co najmniej 2 lata działalności;

5) w przypadku wniosku o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem współużytkowanym z wojskiem lub użytkowanym przez służby państwowe, udostępnionym na potrzeby lotnictwa cywilnego, uzyska zgodę tych służb na przejęcie zarządu lotniska i przedstawi stosowną umowę, określającą zasady i warunki udostępnienia tego lotniska;

6) w przypadku spółki z udziałem osób zagranicznych lub podmiotów zależnych od osób zagranicznych zezwolenie można otrzymać, jeżeli:

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

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

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

b) nie zachodzi sytuacja, w której więcej niż połowa członków zarządu spółki jest jednocześnie członkami zarządu albo osobami pełniącymi funkcje kierownicze w podmiocie z udziałem osób zagranicznych lub w innym podmiocie pozostającym ze spółką w stosunku zależności

– o ile umowy międzynarodowe ratyfikowane przez Rzeczpospolitą Polską z państwami członkowskimi Unii Europejskiej nie stanowią inaczej.

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.

Art. 175. 1. Wniosek o udzielenie zezwolenia, o którym mowa w art. 174 ust. 1, powinien zawierać:

1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę oraz adres;

2) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym, o ile przedsiębiorca taki numer posiada;

3) określenie rodzaju działalności;

4) miejsce wykonywania działalności (lotnisko).

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

1) dokumenty określające status prawny wnioskodawcy (akt zawiązania osoby prawnej, wypis z właściwego rejestru), oświadczenie wnioskodawcy, że nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie upadłości przedsiębiorcy oraz że nie znajduje się on w stanie likwidacji, oraz plan gospodarczy przedsiębiorstwa obejmujący co najmniej 2 lata działalności:

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

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

c) (uchylona)

– oraz dokument potwierdzający, że osobom zarządzającym działalnością przedsiębiorstwa nie cofnięto koncesji w okresie ostatnich 5 lat przed złożeniem wniosku oraz spełniają one wymóg dobrej reputacji, z tym że wymóg dobrej reputacji nie jest spełniony przez osoby, które zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne karne skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bezpieczeństwu powszechnemu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi, prawom osób wykonujących pracę zarobkową, wiarygodności dokumentów, a także dokumenty potwierdzające, że przedsiębiorstwo jest objęte ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z przewozem lotniczym i ruchem statków powietrznych;

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

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;

3) certyfikat uzyskany w trybie określonym w art. 160;

4) w przypadku lotniska, o którym mowa w art. 174 ust. 3 pkt 5, dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów określonych w tym przepisie.

3. Prezes Urzędu odmawia udzielenia zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1, jeżeli:

1) udzielenie zezwolenia byłoby sprzeczne z wiążącymi umowami lub przepisami międzynarodowymi;

2) przedsiębiorcy cofnięto zezwolenie na ten sam rodzaj działalności w okresie ostatnich 5 lat przed złożeniem wniosku, z wyłączeniem przypadku cofnięcia zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, z przyczyn, o których mowa w ust. 4 pkt 2;

3) wnioskodawca nie spełnił wymagań określonych w ustawie.

3a. Prezes Urzędu może odmówić udzielenia zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1, lub ograniczyć w zezwoleniu przedmiot, zakres lub obszar działalności w stosunku do wniosku o udzielenie zezwolenia ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa państwa, porządku publicznego lub zdrowia publicznego.

4. Zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1, cofa się jeżeli:

1) wydano prawomocne orzeczenie zakazujące przedsiębiorcy wykonywania działalności gospodarczej objętej zezwoleniem;

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

3) otwarto likwidację przedsiębiorcy;

4) przedsiębiorca nie spełnia warunków określonych w niniejszej ustawie.

4a. Prezes Urzędu może cofnąć zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1, lub zmienić jego zakres ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa państwa, porządku publicznego lub zdrowia publicznego.

4b. Przedsiębiorca, któremu cofnięto zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1, z przyczyn określonych w ust. 4, może wystąpić z wnioskiem o ponowne udzielenie zezwolenia nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu zezwolenia stała się wykonalna.

4c. Prezes Urzędu może cofnąć zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, lub zmienić jego zakres, jeżeli podmiot wykonujący obsługę naziemną nie spełnia z własnej winy wymagań, o których mowa w art. 177 ust. 3 ustawy.

4d. Na wniosek zarządzającego lotniskiem Prezes Urzędu może cofnąć zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, lub zmienić jego zakres, jeżeli podmiot wykonujący obsługę naziemną nie przestrzega obowiązujących go zasad sprawnego funkcjonowania portu lotniczego.

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.

5. Zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1, udziela się na czas oznaczony, nie krótszy niż 5 lat i nie dłuższy niż 50 lat, z zastrzeżeniem art. 179 ust. 11.

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, w terminie 7 miesięcy od zakończenia roku obrotowego, sprawozdanie z działalności oraz roczne sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy, wraz ze sprawozdaniem z badania, 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 lub objęcia akcji lub udziałów, o których mowa w art. 64 i 64a.

8. Przedsiębiorca, który zamierza podjąć działalność gospodarczą wymagającą uzyskania zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1, może ubiegać się o przyrzeczenie wydania zezwolenia, zwane dalej „promesą”.

Art. 175a. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania w zakresie dokumentów oraz informacji, jakie jest obowiązany przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.

Art. 176. Obsługa naziemna obejmuje następujące kategorie usług wykonywanych w porcie lotniczym na rzecz przewoźników lotniczych 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).

Art. 176a. Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na kategorie usług, o których mowa w art. 176, lub rodzaje usług w poszczególnych kategoriach, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 182.

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 (Dz. U. z 2024 r. poz. 1616 oraz z 2025 r. poz. 794), 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.

Art. 177. 1. Obsługa naziemna powinna być zorganizowana na zasadach równego traktowania przedsiębiorców świadczących tę obsługę oraz obsługiwanych użytkowników portu lotniczego, którzy powinni mieć zapewnioną możliwość wyboru świadczącego obsługę spośród uprawnionych przedsiębiorców, z zastrzeżeniem przepisów ust. 2 i 3 oraz art. 178.

2. Zezwolenie na wykonywanie obsługi naziemnej może uzyskać:

1) zarządzający lotniskiem, łącznie z zezwoleniem na zarządzanie lotniskiem lub oddzielnie;

2) 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;

2a) przewoźnik lotniczy państwa trzeciego – jeżeli wynika to z umowy międzynarodowej;

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.

3. Zezwolenia udziela się przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 2, jeżeli spełnia wymagania dotyczące zdolności finansowej przedsiębiorstwa, bezpieczeństwa urządzeń i osób, ochrony lotnictwa, ochrony środowiska naturalnego oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Sprawdzenie spełnienia tych wymagań może być dokonane w procesie certyfikacji, o której mowa w art. 160.

Art. 178. 1. W przypadku gdy usługi określone w art. 176 są 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 w zakresie, o którym mowa w art. 160 ust. 3 pkt 4;

3) zapewnić odpowiedni poziom ubezpieczenia oraz ochrony środowiska.

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, zatwierdzonego w drodze decyzji administracyjnej przez Prezesa Urzędu na wniosek podmiotu kontrolowanego.

4. Sprawę zatwierdzenia biegłego rewidenta, o której mowa w ust. 3, uznaje się za załatwioną milcząco w sposób w całości uwzględniający żądanie podmiotu kontrolowanego występującego z wnioskiem, jeżeli w terminie 14 dni od daty doręczenia wniosku Prezes Urzędu nie wyda decyzji albo postanowienia, o których mowa w art. 122a § 2 pkt 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

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.

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

3. 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.

4. 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.

5. 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.

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

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

8. 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.

9. Organizujący konkurs w sprawie wyboru podmiotów wykonujących obsługę naziemną, przeprowadzając go ma obowiązek uwzględnić warunki określone w art. 180 ust. 4 pkt 1 i 2.

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

11. Zezwolenia, 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.

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 zarządza nią 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 pozwalają 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.

Art. 181. (uchylony)

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.

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.

Rozdział 3

Przepisy szczególne

Art. 183. 1. Na wniosek jednostki samorządu terytorialnego, zawierający propozycję rekompensaty zarządzającemu lotniskiem nadwyżki kosztów nad przychodami lub przyznania innych świadczeń, Prezes Urzędu może zawrzeć z zarządzającym lotniskiem umowę w zakresie wykonywania przez niego obowiązku użyteczności publicznej, zapewniającego funkcjonowanie lotniska o stosunkowo niedużym ruchu lotniczym, lecz ważnym dla miasta lub regionu, z zachowaniem określonych wymagań w zakresie regularności i ciągłości ruchu lotniczego na tym lotnisku.

2. Podstawą zawarcia umowy, o której mowa w ust. 1, jest uprzednie ustalenie w umowie zawartej pomiędzy Prezesem Urzędu i wnioskującą jednostką samorządu terytorialnego zasad współfinansowania zarządzającego lotniskiem użytku publicznego w związku z wykonywaniem przez niego obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w ust. 1.

3. Dofinansowanie przez Prezesa Urzędu realizacji zadań, o których mowa w ust. 1, nie może przekraczać:

1) dofinansowania zarządzającego lotniskiem przez wnioskującą jednostkę samorządu terytorialnego;

2) łącznych kosztów eksploatacji lotniska, bez amortyzacji.

Art. 184. W sprawach lotniczej działalności gospodarczej nieuregulowanych w ustawie stosuje się przepisy ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

Art. 185. W sprawach lotniczej działalności gospodarczej nie mają zastosowania przepisy art. 494, art. 531 i art. 553 ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 18 i 96) ani przepisy ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o zarządzie sukcesyjnym przedsiębiorstwem osoby fizycznej i innych ułatwieniach związanych z sukcesją przedsiębiorstw (Dz. U. z 2021 r. poz. 170).

DZIAŁ IX

Ochrona lotnictwa cywilnego

Art. 186. Ochrona lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zagrażającymi bezpieczeństwu lotnictwa oraz bezpieczeństwu osób i mienia w związku z jego działalnością podlega odrębnym ustawom, umowom i przepisom międzynarodowym oraz szczególnym przepisom Prawa lotniczego.

Art. 186a. 1. Przewoźnik lotniczy, w przypadku gdy wykonuje loty określone przez Prezesa Urzędu jako loty wysokiego ryzyka, jest obowiązany zapewnić na pokładzie statku powietrznego wartę ochronną pełnioną przez funkcjonariuszy Straży Granicznej.

2. Przewoźnik lotniczy pokrywa koszty związane z pełnieniem warty ochronnej przez funkcjonariuszy Straży Granicznej w przypadku, o którym mowa w ust. 1, obejmujące koszty:

1) przelotu i przewozu bagażu;

2) posiłku na pokładzie statku powietrznego;

3) noclegu, o ile jest niezbędny, w wysokości ustalonej zgodnie z przepisami w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju wydanymi na podstawie art. 77^5 § 2 Kodeksu pracy.

3. Należności, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, funkcjonariusze Straży Granicznej otrzymują od przewoźnika lotniczego w naturze na warunkach przewidzianych dla pasażerów danego lotu, a w przypadku lotów bez pasażerów – na warunkach przewidzianych dla załogi statku powietrznego.

4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, przypadki w jakich jest niezbędne zapewnienie funkcjonariuszom Straży Granicznej noclegu oraz sposób, tryb i terminy zwrotu przez przewoźnika lotniczego kosztów noclegu, o ile go nie zapewnił, uwzględniając konieczność:

1) zwrotu kosztów noclegów odpowiadających rzeczywiście poniesionym wydatkom w granicach, o których mowa w przepisach wymienionych w ust. 2 pkt 3;

2) zapewnienia noclegu, w przypadku gdy uprawnienie do wypoczynku w warunkach hotelowych przysługuje członkom załogi statku powietrznego.

5. Komendant Główny Straży Granicznej może, w celach szkoleniowych, zapewnić na pokładzie statku powietrznego wartę ochronną pełnioną przez funkcjonariuszy Straży Granicznej, o czym informuje pisemnie przewoźnika lotniczego.

6. Przewoźnik lotniczy jest obowiązany umożliwić wykonywanie warty ochronnej, o której mowa w ust. 5.

7. Koszty związane z pełnieniem warty ochronnej, o której mowa w ust. 5, pokrywa Komendant Główny Straży Granicznej.

8. W przypadku gdy lot statku powietrznego, w trakcie którego została zapewniona warta ochronna przez Komendanta Głównego Straży Granicznej, został określony przez Prezesa Urzędu jako lot wysokiego ryzyka lub w trakcie tego lotu doszło do przeciwdziałania przez wartę ochronną aktowi bezprawnej ingerencji, koszty związane z pełnieniem warty ochronnej pokrywa przewoźnik lotniczy, na zasadach określonych w ust. 2.

Art. 186b. 1. Za realizację zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa, o której mowa w rozporządzeniu nr 300/2008/WE, odpowiada:

1) zarządzający lotniskiem w stosunku do:

   a) osób innych niż pasażerowie oraz przenoszonych przez nie przedmiotów,

   b) pasażerów i bagażu kabinowego,

   c) bagażu rejestrowanego,

   d) ładunków przewożonych drogą lotniczą i poczty, poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego oraz zaopatrzenia portu lotniczego przed uzyskaniem zezwolenia na dostęp do strefy zastrzeżonej, chyba że zarządzający lotniskiem, przewoźnik lotniczy, znany nadawca zaopatrzenia portu lotniczego lub zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego zastosowali wymagane środki kontroli w zakresie ochrony w rozumieniu rozporządzenia nr 300/2008/WE;

2) zarejestrowany agent w rozumieniu rozporządzenia nr 300/2008/WE w stosunku do ładunku i poczty;

3) zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego w rozumieniu rozporządzenia nr 300/2008/WE w stosunku do zaopatrzenia pokładowego lub przewoźnik lotniczy, który dostarcza zaopatrzenie do własnego statku powietrznego.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, są wykonywane pod nadzorem Prezesa Urzędu, który w zakresie wykonywania zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 1, współdziała ze Strażą Graniczną.

3. Straż Graniczna w zakresie współdziałania w sprawowaniu nadzoru, o którym mowa w ust. 2, jest uprawniona do samodzielnego podejmowania działań polegających na:

1) obserwowaniu i rejestrowaniu funkcjonowania punktu kontroli bezpieczeństwa;

2) kontrolowaniu liczby pracowników służby ochrony lotniska na stanowisku kontroli bezpieczeństwa oraz niezwłocznym sygnalizowaniu zarządzającemu lotniskiem ewentualnych wątpliwości odnośnie do stanu psychofizycznego pracowników służby ochrony lotniska;

3) niezwłocznym reagowaniu na naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze strony pracowników służby ochrony lotniska;

4) niezwłocznym kierowaniu do zarządzającego lotniskiem wniosków w sprawie usunięcia stwierdzonych poważnych uchybień oraz informowaniu Prezesa Urzędu o tych uchybieniach;

5) dokonywaniu kontroli posiadania certyfikatów, o których mowa w ust. 10, związanych z kwalifikacjami pracowników służby ochrony lotniska dokonujących kontroli bezpieczeństwa;

6) niezwłocznym reagowaniu na sygnały o zakłóceniu porządku publicznego w punkcie kontroli bezpieczeństwa oraz przyległym do niego rejonie.

4. Zarządzający lotniskiem realizuje zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1, przez służbę ochrony lotniska.

4a. Zarządzający lotniskiem realizuje zadania w zakresie ochrony stref ogólnodostępnych lotniska we współpracy ze służbami ochrony działającymi na terenie lotniska.

5. Służba ochrony lotniska wykonuje zadania zarządzającego lotniskiem w zakresie:

1) prowadzenia kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1 pkt 1;

2) kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;

3) kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem;

4) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej:

   a) osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa na lotnisku oraz pasażera naruszającego warunki przewozu,

   b) osoby, która bez upoważnienia uzyskała lub usiłowała uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska,

   c) osoby, która popełniła lub usiłowała popełnić akt bezprawnej ingerencji,

   d) osoby, która w inny sposób narusza porządek publiczny;

5) ochrony strefy zastrzeżonej lotniska i innych stref w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 300/2008/WE;

6) czynności, o których mowa w art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

6. Służba ochrony lotniska przy wykonywaniu zadań, o których mowa w ust. 5, współdziała z właściwymi służbami lub organami.

7. W przypadku konieczności realizacji zadań wykraczających poza kompetencje służby ochrony lotniska, o których mowa w ust. 5, zarządzający lotniskiem powiadamia Straż Graniczną lub Policję.

8. Pracownicy służby ochrony lotniska realizujący zadania, o których mowa w ust. 5 pkt 1–5, oraz pracownicy specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej realizujący zadania na rzecz zarejestrowanego agenta, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, są obowiązani posiadać wpis na listę kwalifikowanych pracowników ochrony fizycznej, a w przypadku realizacji zadań, o których mowa w ust. 5 pkt 6, wpis na listę kwalifikowanych pracowników zabezpieczenia technicznego, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

9. Straż Graniczna posiada prawo do sprawdzania poprawności przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa przez podmiot, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2.

9a. Straż Graniczna, w celu realizacji swoich zadań, jest uprawniona do korzystania z systemów rejestrujących obraz umieszczonych na terenie portu lotniczego i zapisów z tych systemów. Kopie zapisu udostępnione Straży Granicznej przez zarządzającego lotniskiem, niezawierające dowodów pozwalających na wszczęcie postępowania karnego, postępowania w sprawach o wykroczenia, postępowania dyscyplinarnego lub mogących być wykorzystanymi w postępowaniu w ramach czynności wyjaśniających albo dowodów mających znaczenie dla toczących się takich postępowań Straż Graniczna przechowuje przez okres nie dłuższy jednak niż 30 dni, licząc od dnia udostępnienia, a następnie niszczy.

10. Kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, wykonują osoby wpisane na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę operatorów kontroli bezpieczeństwa, posiadające certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany lub uznany przez Prezesa Urzędu.

11. W celu uzyskania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa w szkoleniu może wziąć udział osoba, wobec której przeprowadzono rozszerzone sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym.

12. (uchylony)

13. (uchylony)

14. Warunkiem dokonania przez Prezesa Urzędu wpisu osoby na listę operatorów kontroli bezpieczeństwa jest:

1) przejście rozszerzonego sprawdzenia przeszłości z wynikiem pozytywnym;

2) pozytywne ukończenie szkolenia w celu uzyskania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa;

3) uzyskanie certyfikatu, o którym mowa w pkt 2.

15. Komendant Główny Straży Granicznej w uzasadnionych przypadkach związanych z koniecznością zapewnienia porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego może, na wniosek Prezesa Urzędu, skierować funkcjonariuszy Straży Granicznej do wykonywania kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

16. Koszty związane z wykonywaniem przez Straż Graniczną kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w sytuacjach, o których mowa w ust. 15, ponosi zarządzający lotniskiem.

17. Czynności nadzoru, o których mowa w ust. 3, mogą wykonywać osoby posiadające certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa, wpisane na listę, o której mowa w ust. 10.

18. Prezes Urzędu może uznać certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego lub inną międzynarodową organizację lotniczą za ważny na równi z polskim certyfikatem operatora kontroli bezpieczeństwa, chyba że wymagania stawiane przy jego wydaniu były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej, po uprzednim przeprowadzeniu przez Prezesa Urzędu rozszerzonego sprawdzenia przeszłości z wynikiem pozytywnym.

19. (uchylony)

20. Wydanie albo uznanie certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa następuje w drodze decyzji administracyjnej.

21.[67)] Decyzja, o której mowa w ust. 20, jest ostateczna.

Art. 186c. 1. Prezes Urzędu wyznacza zarejestrowanego agenta, o którym mowa w art. 186b ust. 1 pkt 2, w drodze decyzji administracyjnej, po sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz po uzyskaniu informacji o braku negatywnych przesłanek dla ochrony lotnictwa cywilnego, zwanych dalej „negatywnymi przesłankami", dotyczących osób:

1) reprezentujących sprawy spółek – w przypadku spółek osobowych;

2) wchodzących w skład zarządów i rad nadzorczych – w przypadku spółek kapitałowych;

3) reprezentujących sprawy zarejestrowanego agenta – w przypadku podmiotów innych niż określone w pkt 1 i 2.

1a.[68)] Decyzja, o której mowa w ust. 1, jest ostateczna.

2. Wyznaczenia dokonuje się na wniosek, do którego dołącza się:

1) program ochrony podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 1, uwzględniający wymogi, o których mowa w rozporządzeniu nr 300/2008/WE;

2) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie zobowiązuje się do przestrzegania wymagań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, w tym postanowień programu, o którym mowa w pkt 1, oraz do niezwłocznego zgłaszania Prezesowi Urzędu wszelkich zmian w programie;

3) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie poddaje się czynnościom audytorskim realizowanym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 2.

3. Prezes Urzędu weryfikuje informacje, o których mowa w ust. 2, w celu potwierdzenia spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

4. Przy ustalaniu braku negatywnych przesłanek stosuje się przepis art. 189d.

---

67) Dodany przez art. 14 pkt 1 ustawy z dnia 21 maja 2025 r. o zmianie niektórych ustaw w celu deregulacji prawa gospodarczego i administracyjnego oraz doskonalenia zasad opracowywania prawa gospodarczego (Dz. U. poz. 769), która weszła w życie z dniem 13 lipca 2025 r.

68) Dodany przez art. 14 pkt 2 ustawy, o której mowa w odnośniku 67.

Art. 186d. 1. Prezes Urzędu wyznacza zarejestrowanego dostawcę zaopatrzenia pokładowego, o którym mowa w art. 186b ust. 1 pkt 3, w drodze decyzji administracyjnej, po sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz po uzyskaniu informacji o braku negatywnych przesłanek dotyczących osób:

1) reprezentujących sprawy spółek – w przypadku spółek osobowych;

2) wchodzących w skład zarządów i rad nadzorczych – w przypadku spółek kapitałowych;

3) reprezentujących sprawy zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego – w przypadku podmiotów innych niż określone w pkt 1 i 2.

1a.[69)] Decyzja, o której mowa w ust. 1, jest ostateczna.

2. Wyznaczenia dokonuje się na wniosek, do którego dołącza się:

1) program ochrony podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 1, uwzględniający wymogi, o których mowa w rozporządzeniu nr 300/2008/WE;

2) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie zobowiązuje się do przestrzegania wymagań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, w tym postanowień programu, o którym mowa w pkt 1, oraz do niezwłocznego zgłaszania Prezesowi Urzędu wszelkich zmian w programie;

3) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie poddaje się czynnościom audytorskim realizowanym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 2.

3. Przepisy art. 186c ust. 3 i 4 w stosunku do zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego stosuje się odpowiednio.

4. Prezes Urzędu cofa wyznaczenie, w drodze decyzji administracyjnej, jeżeli stwierdzi, że zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego utracił zdolność do wyznaczenia oraz nie spełnia wymogów stawianych mu w zakresie ochrony.

Art. 186e. 1. Prezes Urzędu wyznacza znanego nadawcę na podstawie pkt 6.4.1 załącznika do rozporządzenia nr 2015/1998/UE, w drodze decyzji administracyjnej, po sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz po uzyskaniu informacji o braku negatywnych przesłanek dotyczących osób:

1) reprezentujących sprawy spółek – w przypadku spółek osobowych;

2) wchodzących w skład zarządów i rad nadzorczych – w przypadku spółek kapitałowych;

3) reprezentujących sprawy znanego nadawcy – w przypadku podmiotów innych niż określone w pkt 1 i 2.

1a.[70)] Decyzja, o której mowa w ust. 1, jest ostateczna.

2. Wyznaczenia dokonuje się na wniosek, do którego dołącza się:

1) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie zobowiązuje się do przestrzegania wymagań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego;

2) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie poddaje się czynnościom audytorskim realizowanym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 2;

3) program ochrony podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 1, uwzględniający wymogi określone w rozporządzeniu nr 300/2008/WE.

3. Przepisy art. 186c ust. 4 w stosunku do znanego nadawcy stosuje się odpowiednio.

4. Prezes Urzędu cofa wyznaczenie, w drodze decyzji administracyjnej, jeżeli stwierdzi, że znany nadawca utracił zdolność do wyznaczenia oraz nie spełnia wymogów stawianych mu w zakresie ochrony.

Art. 186ea. (uchylony)

Art. 186f. 1. Pracownik służby ochrony lotniska przy wykonywaniu zadań z zakresu kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz ochrony osób i mienia w granicach chronionych obszarów, obiektów i urządzeń, w tym na pograniczu strefy ogólnodostępnej ze strefą zastrzeżoną lotniska, niezależnie od uprawnień określonych w art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, ma prawo do:

1) niedopuszczenia do wejścia na obszar lub do obiektu podlegających ochronie osoby nieposiadającej wymaganych uprawnień oraz niedopuszczenia do wjazdu na obszar lub do obiektu podlegających ochronie pojazdu nieposiadającego wymaganych uprawnień;

---

69) Dodany przez art. 14 pkt 3 ustawy, o której mowa w odnośniku 67.

70) Dodany przez art. 14 pkt 4 ustawy, o której mowa w odnośniku 67.

2) dokonywania kontroli manualnej i przeglądania zawartości bagażu;

3) sprawdzania przedmiotów wprowadzanych do strefy zastrzeżonej lotniska;

4) korzystania z urządzeń technicznych, ze środków chemicznych oraz wykorzystania psów do wykrywania urządzeń, przedmiotów lub substancji, których posiadanie jest zabronione bądź które mogą stanowić przedmiot niebezpieczny.

2. Kontrolą manualną jest zespół czynności kontroli bezpieczeństwa wykonywanych ręcznie bez ingerencji w wewnętrzne powłoki ciała oraz w sposób powodujący w jak najmniejszym stopniu naruszenie intymności, w celu wykrycia w odzieży lub na ciele oraz w przedmiotach osobistych kontrolowanej osoby zabronionych przedmiotów, urządzeń lub substancji. Za zgodą kontrolowanej osoby kontrola ta może być przeprowadzana przez pracownika służby ochrony lotniska odmiennej płci niż kontrolowana osoba.

3. Za zgodą kontrolowanej osoby kontrola manualna może także obejmować dokonanie oglądu powierzchni jej ciała przez pracownika służby ochrony lotniska tej samej płci, w warunkach gwarantujących zachowanie intymności. Za zgodą kontrolowanej osoby czynność ta może być dokonana przez pracownika służby ochrony lotniska odmiennej płci niż kontrolowana osoba.

4. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio do zadań i uprawnień zarejestrowanego agenta, o którym mowa w art. 186b ust. 1 pkt 2.

Art. 186g. 1. Organy administracji publicznej, służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne oraz podmioty prowadzące działalność lotniczą przekazują Prezesowi Urzędu informacje o wszelkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na poziom ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

2. Podmioty prowadzące działalność lotniczą przekazują Prezesowi Urzędu w szczególności informacje o zdarzeniach noszących znamiona aktu bezprawnej ingerencji lub mogących być próbą dokonania takiego aktu.

3. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, po zasięgnięciu opinii Komendanta Głównego Straży Granicznej wydanej w terminie określonym przez Prezesa Urzędu, może w sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym wprowadzić dodatkowe środki ochrony bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych.

4. Decyzji, o której mowa w ust. 3, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

5. Decyzję, o której mowa w ust. 3, doręcza się w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu, poczty elektronicznej, przy wykorzystaniu teleksowej łączności lotniczej albo, w uzasadnionych przypadkach, ogłasza się ustnie.

Art. 187. 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 Ochrony Lotnictwa Cywilnego, określający sposoby realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, w tym dotyczące:

1) organizacji ochrony, działań zapobiegawczych i działań w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji,

2) współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą oraz innych organów i służb publicznych,

2a) dokumentowania stwierdzonych przez Straż Graniczną poważnych uchybień i naruszeń przepisów oraz informowania o nich Prezesa Urzędu,

3) wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym osób, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych, prowadzoną przez podmioty, o których mowa w art. 186b ust. 1,

4) współdziałania, o którym mowa w art. 186b ust. 2, 3 i 6,

5) wymogów, jakie muszą być spełnione przy wykorzystaniu psów podczas kontroli bezpieczeństwa,

6) sposobów przekazywania, gromadzenia i postępowania z informacjami, o których mowa w art. 186g ust. 1 i 2,

7) sposobu analizy ryzyka w przypadku odstąpienia od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcia alternatywnych środków w zakresie ochrony,

8) wymogów w zakresie wyznaczania unijnych podmiotów zatwierdzających do spraw ochrony lotnictwa cywilnego

– z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej dotyczących zasad ochrony lotnictwa cywilnego.

Art. 187a. 1. Lotniska, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 i 2, posiadają ogrodzenie, które spełnia wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania, jakim powinno odpowiadać ogrodzenie lotnisk, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 i 2, mając na uwadze ochronę lotnictwa cywilnego i ograniczenie możliwości dostępu zwierząt na teren lotniska.

Art. 188. 1. Zadania ochrony są realizowane zgodnie z programami ochrony poszczególnych lotnisk, przewoźników lotniczych, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarejestrowanego agenta oraz innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą.

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 sztabu kryzysowego powołanych przez zarządzającego lotniskiem.

1c. Jeżeli ruch lotniczy w danym porcie lotniczym lub wyznaczonych strefach portów lotniczych ogranicza się do jednej lub większej liczby kategorii wymienionych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiającym kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony (Dz. Urz. UE L 338 z 19.12.2009, str. 17), 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 lotniskiem 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.

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

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

Art. 188a. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza strefy zastrzeżone lotniska oraz części krytyczne tych stref w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 300/2008/WE, a także przejścia do tych stref.

2. Strefy i przejścia, o których mowa w ust. 1, wyznacza się w uzgodnieniu z:

1) Policją;

2) Strażą Graniczną;

3) Służbą Celno-Skarbową;

4) Prezesem Urzędu.

3. Strefy i przejścia, o których mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem określa w programie ochrony lotniska.

4. (uchylony)

4a. (uchylony)

5. (uchylony)

6. (uchylony)

7. (uchylony)

8. W programach ochrony podmiotów, o których mowa w art. 188 ust. 1, określa się wyznaczone przez ich właścicieli i chronione zgodnie z tymi programami miejsca lokalizacji następujących obiektów i urządzeń położonych poza strefą zastrzeżoną lotniska:

1) radaru;

2) lotniczych urządzeń naziemnych, w tym w szczególności systemu lądowania według wskazań przyrządów (ILS), radiolatarni ogólnokierunkowej VHF (VOR), radiolatarni bezkierunkowej (NDB);

3) anteny radiowej wysokiej częstotliwości;

4) generatorów prądu;

5) stacji meteorologicznej;

6) magazynów paliw;

7) pomieszczeń producentów zaopatrzenia pokładowego;

8) magazynów ładunków przeznaczonych do przewozu lotniczego;

9) baz technicznych przewoźników lotniczych prowadzących działalność z terenu danego lotniska.

9. Właściciel obiektów i urządzeń, o których mowa w ust. 8, wyznacza miejsca ich lokalizacji po zawarciu umowy z właścicielem lub innym posiadaczem terenu, na którym znajdują się te urządzenia lub obiekty.

10. Środki ochrony w strefach, o których mowa w ust. 8, określa program ochrony podmiotu będącego właścicielem urządzeń lub obiektów wymienionych w ust. 8.

Art. 188b. 1. Prezes Urzędu wydaje, na wniosek polskiego przewoźnika lotniczego, certyfikat członka załogi statku powietrznego, zwany dalej „CMC”, osobie:

1) wykonującej zadania na rzecz polskiego przewoźnika lotniczego na podstawie umowy o pracę lub umowy cywilnoprawnej;

2) posiadającej kwalifikacje konieczne do wykonywania obowiązków członka załogi statku powietrznego;

3) wobec której przeprowadzono rozszerzone sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym.

2. CMC uprawnia do przekraczania granicy państwowej w obszarze lotniczego przejścia granicznego w ramach wykonywania obowiązków służbowych członka załogi statku powietrznego oraz potwierdza tożsamość osoby w nim wskazanej w zakresie danych, jakie ten dokument zawiera.

3. (uchylony)

4. CMC wydaje się na czas określony.

5. Prezes Urzędu cofa CMC w razie ustania okoliczności uzasadniających jego wydanie.

6. Wydanie CMC, odmowa jego wydania oraz jego cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.

7. Prezes Urzędu prowadzi rejestr osób posiadających CMC. Rejestr ten zawiera następujące dane: imię, nazwisko, narodowość, datę urodzenia, nazwę przewoźnika, funkcję pełnioną w załodze, numer i datę ważności CMC.

Art. 188c. 1. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadza odstępstwa od wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w rozporządzeniu nr 300/2008/WE.

2. W decyzji, o której mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wyraża zgodę na zastosowanie określonych przez zarządzającego lotniskiem działań zastępczych (alternatywne środki ochrony), jeżeli przeprowadzona dla tego lotniska lub jego części lokalna analiza ryzyka wykaże, że nie spowoduje to zmniejszenia poziomu ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji.

Art. 188d. 1. Czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w imieniu Prezesa Urzędu wykonuje audytor krajowy kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zwany dalej „audytorem krajowym”, posiadający certyfikat audytora krajowego i wpisany na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę audytorów krajowych.

2. Czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w podmiocie prowadzącym działalność lotniczą wykonuje audytor wewnętrzny kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zwany dalej „audytorem wewnętrznym”, posiadający certyfikat audytora wewnętrznego i wpisany na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę audytorów wewnętrznych.

3. Certyfikat audytora krajowego może otrzymać osoba, która spełnia wymagania, o których mowa w pkt 15.2 załącznika II do rozporządzenia nr 300/2008/WE, a także dodatkowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2, w tym dotyczące wiedzy i umiejętności przeprowadzania audytu, i nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie oraz zdała egzamin certyfikujący przeprowadzony przez Prezesa Urzędu.

4. Certyfikat audytora wewnętrznego może otrzymać osoba, która nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie, spełnia dodatkowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2, w tym dotyczące wiedzy i umiejętności przeprowadzania audytu, oraz zdała egzamin certyfikujący przeprowadzony przez Prezesa Urzędu.

5. Prezes Urzędu wydaje albo odmawia wydania certyfikatu audytora krajowego oraz certyfikatu audytora wewnętrznego w drodze decyzji administracyjnej.

6. Warunkiem dokonania przez Prezesa Urzędu wpisu osoby na listę audytorów krajowych jest uzyskanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 3, oraz spełnianie warunków wymaganych do uzyskania tego certyfikatu w momencie wpisu na listę.

7. Warunkiem dokonania przez Prezesa Urzędu wpisu osoby na listę audytorów wewnętrznych jest uzyskanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 4, oraz spełnianie warunków wymaganych do uzyskania tego certyfikatu w momencie wpisu na listę.

8. Prezes Urzędu skreśla audytora krajowego z listy audytorów krajowych oraz audytora wewnętrznego z listy audytorów wewnętrznych, w przypadku gdy przestał on spełniać warunki, o których mowa odpowiednio w ust. 6 lub 7.

Art. 188e. 1. Podmiot prowadzący działalność lotniczą prowadzi wewnętrzną kontrolę jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przez:

1) sporządzenie rocznego harmonogramu wewnętrznej kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;

2) zapewnianie realizacji oraz monitorowanie w sposób udokumentowany czynności kontroli jakości uwzględnionych w rocznym harmonogramie wewnętrznej kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;

3) przekazywanie Prezesowi Urzędu rocznego sprawozdania z wykonanych czynności wewnętrznej kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

2. Audytor wewnętrzny realizuje czynności wewnętrznej kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego na rzecz podmiotu, o którym mowa w ust. 1, zgodnie z wymogami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2.

Art. 188f. Kontrolę jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w odniesieniu do zespołu składającego się z psa do wykrywania materiałów wybuchowych i jego przewodnika prowadzi się w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2.

Art. 189. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 187, a także biorąc pod uwagę rodzaje lotnisk, szczegółowe wymagania dotyczące programów ochrony, o których mowa w art. 188.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, określi, w drodze rozporządzenia, Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, obejmujący:

1) organizację systemu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa, w tym rodzaje prowadzonych kontroli;

2) szczegółowy tryb prowadzenia egzaminu certyfikującego, wymagane kwalifikacje oraz zakres obowiązków i uprawnień audytorów, o których mowa w art. 188d;

3) sposób prowadzenia listy audytorów krajowych i listy audytorów wewnętrznych oraz zakres danych ujętych na tych listach;

4) sposób prowadzenia kontroli jakości dotyczący zakresu i częstotliwości audytów, inspekcji, testów i dochodzeń w zakresie ochrony lotnictwa, a także klasyfikację wyników prowadzonych kontroli jakości;

5) sposób prowadzenia przeglądu, jeżeli zachodzi konieczność dokonania ponownej oceny potrzeb w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;

6) sposób prowadzenia kontroli jakości w odniesieniu do zespołu składającego się z psa do wykrywania materiałów wybuchowych i jego przewodnika;

7) sposób korygowania nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie kontroli jakości wspomagający system zgłaszania uchybień oraz mający na celu zapewnienie zgodności z wymogami w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;

8) sposób wymiany informacji pomiędzy krajowymi organami na temat poziomu zgodności w przypadkach wystąpienia lub podejrzenia wystąpienia zagrożenia ochrony lotnictwa cywilnego;

9) zakres danych zawartych w sprawozdaniu z przeprowadzonych kontroli jakości;

10) wymogi w zakresie realizacji oraz monitorowania czynności wewnętrznej kontroli jakości stosowanych przez podmioty prowadzące działalność związaną z ochroną lotnictwa cywilnego;

11) tryb rejestracji i analizowania wyników tego programu w celu określenia tendencji i ukierunkowania przyszłego rozwoju polityki ochrony lotnictwa cywilnego.

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego określający:

1) rodzaje i zakres programów szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,

2) kategorie osób podlegających szkoleniom w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,

3) wymagania dla instruktorów prowadzących szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,

4) organizację szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,

5) sposób przeprowadzania egzaminu kończącego szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego i zakres tego egzaminu,

6) warunki, sposób i tryb weryfikacji spełniania wymagań przez osoby kierowane na szkolenia związane z prowadzeniem kontroli bezpieczeństwa lub kontroli dostępu,

7) warunki wydania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa,

8) zakres danych ujętych na liście, o której mowa w art. 186b ust. 10, i sposób jego prowadzenia,

9) sposób sprawowania nadzoru przez Prezesa Urzędu nad realizacją szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

– mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego.

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 zapewniających 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.

Art. 189b. 1. Standardowe sprawdzenie przeszłości, o którym mowa w pkt 11.1.4 załącznika do rozporządzenia nr 2015/1998/UE, zwane dalej „standardowym sprawdzeniem przeszłości”, obejmuje:

1) ustalenie tożsamości osoby podlegającej sprawdzeniu na podstawie dokumentu potwierdzającego tożsamość;

2) uzyskanie od osoby podlegającej sprawdzeniu informacji z rejestrów karnych we wszystkich państwach pobytu z ostatnich 5 lat;

3) uzyskanie od osoby podlegającej sprawdzeniu informacji o zatrudnieniu, kształceniu i wszystkich przerwach w zatrudnieniu i kształceniu z ostatnich 5 lat.

2. Standardowe sprawdzenie przeszłości przeprowadza się wobec osób:

1) prowadzących kontrolę bezpieczeństwa, kontrolę dostępu lub stosujących inne środki kontroli w zakresie ochrony – innych niż wymienione w art. 189c ust. 2 pkt 1 i 2,

2) bezpośrednio nadzorujących osoby stosujące środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 1,

3) mających dostęp bez eskorty do ładunku i poczty, poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego lub zaopatrzenia portu lotniczego, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony,

4) odpowiedzialnych za zapewnienie zgodności programu ochrony z przepisami prawa i jego wdrożenie w podmiocie prowadzącym działalność lotniczą (kierownicy do spraw ochrony) – innych niż wymienione w art. 189c ust. 2 pkt 5,

5) biorących udział w przewozie ładunku i poczty, poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego lub zaopatrzenia portu lotniczego, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony,

6) zatrudnionych w strefie operacyjnej lotniska, zatrudnionych w punktach handlowych lub usługowych zlokalizowanych w strefie ogólnodostępnej lotniska albo wykonujących w tych strefach obowiązki związane z funkcjonowaniem lotniska,

7) mających uprawnienia administratora lub nieograniczony dostęp bez nadzoru do krytycznych systemów technologii informacyjno-komunikacyjnych i danych wykorzystywanych do celów ochrony lotnictwa cywilnego

– z wyłączeniem osób podlegających rozszerzonemu sprawdzeniu przeszłości.

3. Standardowe sprawdzenie przeszłości przeprowadza:

1) podmiot, na rzecz którego wykonywane są środki kontroli w zakresie ochrony – wobec osób wymienionych w ust. 2 pkt 1 i 2;

2) podmiot odpowiedzialny za zabezpieczenie ładunku i poczty, poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego – wobec osób wymienionych w ust. 2 pkt 3 i 5;

3) podmiot odpowiedzialny za wyznaczenie kierownika do spraw ochrony – wobec osób wymienionych w ust. 2 pkt 4;

4) zarządzający lotniskiem – wobec osób wymienionych w ust. 2 pkt 6;

5) podmiot korzystający z krytycznych systemów technologii informacyjno-komunikacyjnych – wobec osób wymienionych w ust. 2 pkt 7.

4. Standardowe sprawdzenie przeszłości przeprowadza się co najmniej raz na 3 lata.

5. Negatywny wynik standardowego sprawdzenia przeszłości uniemożliwia wykonywanie zadań, w związku z którymi sprawdzenie było przeprowadzone.

6. Osoba podlegająca standardowemu sprawdzeniu przeszłości otrzymuje negatywny wynik standardowego sprawdzenia przeszłości, jeżeli z informacji, o której mowa w ust. 1 pkt 2, wynika, że została skazana prawomocnym wyrokiem w związku z przestępstwem określonym w art. 189e ust. 1.

Art. 189c. 1. Rozszerzone sprawdzenie przeszłości obejmuje:

1) ustalenie tożsamości osoby podlegającej sprawdzeniu na podstawie dokumentu potwierdzającego tożsamość;

2) uzyskanie od osoby podlegającej sprawdzeniu informacji z rejestrów karnych we wszystkich obcych państwach pobytu z ostatnich 5 lat;

3) uzyskanie od osoby podlegającej sprawdzeniu informacji o zatrudnieniu, kształceniu i wszystkich przerwach w zatrudnieniu i kształceniu z ostatnich 5 lat;

4) uzyskanie informacji o istnieniu negatywnych przesłanek albo o ich braku.

2. Rozszerzone sprawdzenie przeszłości przeprowadza się wobec:

1) osób prowadzących kontrolę bezpieczeństwa, kontrolę dostępu lub stosujących inne środki kontroli w zakresie ochrony w strefie zastrzeżonej lotniska oraz osób mających dostęp bez eskorty do strefy zastrzeżonej lotniska;

2) osób prowadzących kontrolę bezpieczeństwa, kontrolę dostępu lub stosujących inne środki kontroli w zakresie ochrony na rzecz zarejestrowanego agenta lub zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego;

3) posiadaczy karty identyfikacyjnej członka załogi i posiadaczy CMC;

4) osób bezpośrednio nadzorujących osoby stosujące środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 1 i 2;

5) kierowników do spraw ochrony:

   a) portu lotniczego,

   b) polskiego przewoźnika lotniczego,

   c) zarejestrowanego agenta, zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego, znanego nadawcy,

   d) Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej,

   e) lotniska innego niż port lotniczy;

6) instruktorów szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;

7) krajowych i wewnętrznych audytorów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz posiadaczy certyfikatu inspektora lotnictwa cywilnego wydanego przez Prezesa Urzędu;

8) osób pełniących funkcję unijnego podmiotu zatwierdzającego;

9) osób kierowanych na szkolenie w celu uzyskania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa;

10) osób mających uprawnienia administratora lub nieograniczony dostęp bez nadzoru do krytycznych systemów technologii informacyjno-komunikacyjnych i danych wykorzystywanych do celów ochrony lotnictwa cywilnego przez:

   a) zarządzających lotniskami,

   b) przewoźników lotniczych,

   c) zarejestrowanych agentów,

   d) Polską Agencję Żeglugi Powietrznej,

   e) zarejestrowanych dostawców zaopatrzenia pokładowego;

11) kontrolerów ruchu lotniczego.

3. Rozszerzone sprawdzenie przeszłości przeprowadza:

1) zarządzający lotniskiem – wobec osób:

   a) o których mowa w ust. 2 pkt 1 i pkt 5 lit. a oraz pkt 10 lit. a,

   b) bezpośrednio nadzorujących osoby stosujące środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w ust. 2 pkt 1,

   c) o których mowa w ust. 2 pkt 9, które są rekrutowane do pracy lub zatrudnione w służbie ochrony lotniska;

2) przewoźnik lotniczy – wobec osób, o których mowa w ust. 2 pkt 3, pkt 5 lit. b i pkt 10 lit. b;

3) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej – wobec osób, o których mowa w ust. 2 pkt 5 lit. d, pkt 10 lit. d i pkt 11;

4) Prezes Urzędu – wobec osób, o których mowa w ust. 2 pkt 6–8;

5) podmiot kierujący na szkolenie – wobec osób, o których mowa w ust. 2 pkt 9, innych niż rekrutowane do pracy lub zatrudnione w służbie ochrony lotniska;

6) podmiot, na rzecz którego są wykonywane środki kontroli w zakresie ochrony – wobec osób:

   a) o których mowa w ust. 2 pkt 2,

   b) bezpośrednio nadzorujących osoby, o których mowa w ust. 2 pkt 2,

   c) o których mowa w ust. 2 pkt 5 lit. c,

   d) o których mowa w ust. 2 pkt 10 lit. c i e;

7) zarządzający lotniskiem innym niż port lotniczy – wobec osób, o których mowa w ust. 2 pkt 5 lit. e.

4. Rozszerzone sprawdzenie przeszłości przeprowadza się raz na 12 miesięcy, z wyjątkiem informacji o istnieniu negatywnych przesłanek albo o ich braku, udzielanych w trybie i na zasadach określonych w art. 189d–189g.

5. Negatywny wynik rozszerzonego sprawdzenia przeszłości uniemożliwia wykonywanie zadań, w związku z którymi sprawdzenie było przeprowadzone.

Art. 189d. 1. W ramach rozszerzonego sprawdzenia przeszłości:

1) podmiot przeprowadzający rozszerzone sprawdzenie przeszłości, o którym mowa w art. 189c ust. 3 pkt 1–4,

2) Prezes Urzędu, na wniosek podmiotu przeprowadzającego rozszerzone sprawdzenie przeszłości, o którym mowa w art. 189c ust. 3 pkt 5–7

– zwani dalej „podmiotami sprawdzającymi”, składają do komendanta oddziału Straży Granicznej właściwego miejscowo ze względu na siedzibę podmiotu sprawdzającego wniosek o udzielenie informacji o istnieniu negatywnych przesłanek albo o ich braku, zwany dalej „wnioskiem o sprawdzenie”.

2. Wniosek o sprawdzenie oraz wniosek, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, zawierają:

1) datę złożenia;

2) nazwę podmiotu sprawdzającego;

3) nazwę oddziału Straży Granicznej, do którego jest składany wniosek – w przypadku wniosku o sprawdzenie;

4) podstawę prawną;

5) informacje dotyczące osoby podlegającej sprawdzeniu obejmujące:

   a) imię i nazwisko,

   b) imię ojca,

   c) datę urodzenia,

   d) obywatelstwo,

   e) płeć,

   f) numer PESEL, jeżeli osoba podlegająca sprawdzeniu go posiada;

6) rodzaj, serię i numer dokumentu tożsamości, na podstawie którego ustalono tożsamość osoby podlegającej sprawdzeniu;

7) nazwę podmiotu, na rzecz którego osoba podlegająca sprawdzeniu wykonuje albo będzie wykonywać środki kontroli w zakresie ochrony;

8) numer REGON podmiotu, na rzecz którego osoba podlegająca sprawdzeniu wykonuje albo będzie wykonywać środki kontroli w zakresie ochrony.

3. W przypadku przeprowadzania rozszerzonego sprawdzenia przeszłości żołnierzy, funkcjonariuszy i pracowników służb państwowych, służb granicznych i policyjnych państw członkowskich Unii Europejskiej, wykonujących lub mających wykonywać zadania w ramach strefy zastrzeżonej lotniska albo zadania związane z ochroną ruchu lotniczego, wobec których przełożony potwierdził brak negatywnych przesłanek, nie występuje się z wnioskiem o sprawdzenie.

4. Podmiot sprawdzający składa wniosek o sprawdzenie w formie pisemnej w postaci elektronicznej za pośrednictwem aplikacji dostępowej „Weryfikacja negatywnych przesłanek – Straż Graniczna”, zwanej dalej „aplikacją WNP-SG”.

5. Podmiot sprawdzający może, w formie pisemnej, upoważnić pracownika tego podmiotu do składania w jego imieniu wniosku o sprawdzenie. W przypadku udzielenia upoważnienia podmiot sprawdzający informuje o tym, w formie pisemnej, komendanta oddziału Straży Granicznej właściwego miejscowo ze względu na siedzibę podmiotu sprawdzającego.

6. Komendant Główny Straży Granicznej przyznaje i cofa uprawnienia dostępu do aplikacji WNP-SG podmiotowi sprawdzającemu lub osobie przez niego upoważnionej na wniosek podmiotu sprawdzającego złożony w formie pisemnej do Komendanta Głównego Straży Granicznej za pośrednictwem komendanta oddziału Straży Granicznej właściwego miejscowo ze względu na siedzibę podmiotu sprawdzającego.

7. Wniosek, o którym mowa w ust. 6, zawiera:

1) nazwę podmiotu sprawdzającego;

2) informację, czy dotyczy przyznania czy cofnięcia uprawnień dostępu do aplikacji WNP-SG;

3) dane użytkownika aplikacji WNP-SG: imię, nazwisko, adres poczty elektronicznej i numer telefonu kontaktowego;

4) dane osoby uprawnionej do jego złożenia: imię, nazwisko, pełnioną funkcję i numer telefonu kontaktowego;

5) datę i podpis osoby uprawnionej do jego złożenia.

8. Aplikacja WNP-SG jest przeznaczona wyłącznie do składania wniosków o sprawdzenie i może być wykorzystywana tylko w siedzibie podmiotu sprawdzającego.

9. Dane osobowe uzyskane w związku ze złożeniem wniosku o sprawdzenie są:

1) gromadzone w systemie Straży Granicznej przeznaczonym do przetwarzania tego typu danych;

2) przetwarzane na zasadach i warunkach określonych w ustawie z dnia 14 grudnia 2018 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości (Dz. U. z 2023 r. poz. 1206);

3) przetwarzane przez okres 10 lat od dnia stwierdzenia przez komendanta oddziału Straży Granicznej istnienia negatywnych przesłanek albo upływu ważności informacji o braku negatywnych przesłanek lub zakończenia powtórnych ustaleń, o których mowa w art. 189f.

10. W przypadku wystąpienia awarii aplikacji WNP-SG lub wystąpienia po stronie podmiotów sprawdzających innych, nadzwyczajnych, niezawinionych okoliczności, które uniemożliwiają złożenie wniosku o sprawdzenie, dopuszcza się złożenie takiego wniosku w sposób inny niż za pośrednictwem aplikacji WNP-SG po uprzednim uzgodnieniu z komendantem oddziału Straży Granicznej właściwym miejscowo ze względu na siedzibę podmiotu sprawdzającego.

11. Wniosek o sprawdzenie złożony przez osobę nieuprawnioną albo nieupoważnioną pozostawia się bez rozpoznania, informując o tym odpowiednio wnioskodawcę albo podmiot sprawdzający.

Art. 189e. 1. Komendant oddziału Straży Granicznej stwierdza istnienie negatywnych przesłanek w przypadku wystąpienia zagrożenia dla obronności lub bezpieczeństwa państwa i porządku publicznego albo powzięcia wiadomości o aktualnie prowadzonym postępowaniu karnym przeciwko osobie lub o skazaniu jej prawomocnym wyrokiem w związku z:

1) przestępstwem o charakterze terrorystycznym, przestępstwem przeciwko pokojowi, ludzkości oraz przestępstwem wojennym, przestępstwem przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, przestępstwem przeciwko obronności, przestępstwem przeciwko życiu i zdrowiu, przestępstwem przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu, przestępstwem przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, przestępstwem przeciwko środowisku, przestępstwem przeciwko wolności, przestępstwem przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, przestępstwem przeciwko rodzinie i opiece, przestępstwem przeciwko działalności instytucji państwowych oraz samorządu terytorialnego, przestępstwem przeciwko wymiarowi sprawiedliwości, przestępstwem przeciwko porządkowi publicznemu, przestępstwem przeciwko ochronie informacji, przestępstwem przeciwko wiarygodności dokumentów, przestępstwem przeciwko mieniu, przestępstwem przeciwko obrotowi gospodarczemu i interesom majątkowym w obrocie cywilnoprawnym, przestępstwem przeciwko obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi, przestępstwem przeciwko zasadom dyscypliny wojskowej, przestępstwem przeciwko mieniu wojskowemu, przestępstwem skarbowym przeciwko obowiązkom celnym oraz zasadom obrotu z zagranicą towarami i usługami lub przestępstwem skarbowym przeciwko obowiązkom podatkowym i rozliczeniom z tytułu dotacji lub subwencji lub

2) przestępstwem określonym w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 1646, z późn. zm.[71)]), ustawie z dnia 30 czerwca 2000 r. – Prawo własności przemysłowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 1170), ustawie z dnia 29 listopada 2000 r. o obrocie z zagranicą towarami, technologiami i usługami o znaczeniu strategicznym dla bezpieczeństwa państwa, a także dla utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa (Dz. U. z 2023 r. poz. 1582), ustawie z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne (Dz. U. z 2025 r. poz. 750, 905 i 924), ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1292 i 1907 oraz z 2025 r. poz. 1168), ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, ustawie z dnia 1 lipca 2005 r. o pobieraniu, przechowywaniu i przeszczepianiu komórek, tkanek i narządów (Dz. U. z 2023 r. poz. 1185), ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2023 r. poz. 1939), ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o obrocie instrumentami finansowymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 722, z późn. zm.[72)]) lub ustawie z dnia 13 czerwca 2019 r. o wykonywaniu działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania i obrotu materiałami wybuchowymi, bronią, amunicją oraz wyrobami i technologią o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1743)

– jeżeli przestępstwo to zostało popełnione umyślnie i górna granica ustawowego zagrożenia karą pozbawienia wolności za to przestępstwo wynosi co najmniej 3 lata.

2. Komendant oddziału Straży Granicznej dokonuje ustaleń i udziela, w formie pisemnej, podmiotowi sprawdzającemu informacji o istnieniu negatywnych przesłanek albo o ich braku w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku o sprawdzenie.

---

71) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 1685 i 1863 oraz z 2025 r. poz. 146, 222, 525, 769, 820, 1069, 1170, 1191 i 1216.

72) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 1863 oraz z 2025 r. poz. 146, 820, 923, 1014, 1069 i 1216.

3. Termin, o którym mowa w ust. 2, może zostać przedłużony jednorazowo o nie więcej niż 60 dni, w szczególności w przypadku wystąpienia konieczności przeprowadzenia przez komendanta oddziału Straży Granicznej analizy dokonanych ustaleń i uszczegółowienia uzyskanych informacji, w tym uzyskania informacji od podmiotów, o których mowa w ust. 4, w ramach dokonywanych ustaleń. O przedłużeniu terminu na dokonanie ustaleń komendant oddziału Straży Granicznej informuje podmiot sprawdzający.

4. Komendant oddziału Straży Granicznej dokonuje ustaleń z uwzględnieniem informacji organów władzy publicznej, administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo państwa i porządek publiczny, mogących posiadać informacje niezbędne do dokonania ustaleń w zakresie istnienia negatywnych przesłanek. W przypadku gdy na podstawie otrzymanych informacji konieczne jest rozszerzenie zakresu ustaleń, komendant oddziału Straży Granicznej dokonuje ustaleń również z uwzględnieniem informacji pozostających w dyspozycji organów prokuratury lub sądów.

5. Organy władzy publicznej, organy administracji publicznej, służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo państwa i porządek publiczny, a w przypadku określonym w ust. 4 zdanie drugie organy prokuratury oraz sądy, na wniosek komendanta oddziału Straży Granicznej, udzielają informacji o istnieniu negatywnych przesłanek albo o ich braku albo informacji umożliwiających weryfikację istnienia takich przesłanek, w terminie 15 dni od dnia otrzymania wniosku. Termin ten może zostać przedłużony każdorazowo o kolejne 15 dni przez podmiot, do którego komendant oddziału Straży Granicznej wystąpił z wnioskiem o udzielenie informacji, po uprzednim poinformowaniu komendanta oddziału Straży Granicznej o takiej konieczności.

6. W toku dokonywanych ustaleń komendant oddziału Straży Granicznej może korzystać z informacji uzyskanych w ramach współpracy międzynarodowej, które są niezbędne do dokonania tych ustaleń, w szczególności uzyskanych od instytucji Unii Europejskiej, organizacji międzynarodowych lub organów ścigania innych państw, jeżeli obowiązujące umowy i porozumienia międzynarodowe dają podstawę do uzyskania takich informacji.

7. Do czasu uzyskania informacji o braku negatywnych przesłanek osoba objęta wnioskiem o sprawdzenie nie może rozpocząć realizacji zadań, w związku z którymi wystąpiono z wnioskiem o sprawdzenie.

8. W przypadku gdy nie jest możliwe uzyskanie informacji niezbędnych do dokonania ustaleń w zakresie istnienia negatywnych przesłanek albo w przypadku gdy uzyskane informacje są niewystarczające, aby takie ustalenia przeprowadzić, komendant oddziału Straży Granicznej przekazuje podmiotowi sprawdzającemu informację o istnieniu negatywnych przesłanek z powodu braku możliwości dokonania ustaleń.

9. W przypadku gdy w odniesieniu do osoby objętej wnioskiem o sprawdzenie złożono więcej niż jeden wniosek o sprawdzenie, stwierdzenie istnienia negatywnych przesłanek w ramach ustaleń dokonywanych w zakresie jednego wniosku skutkuje stwierdzeniem istnienia negatywnych przesłanek w zakresie pozostałych wniosków.

10. Podmiot sprawdzający, który po uzyskaniu od komendanta oddziału Straży Granicznej informacji o istnieniu negatywnych przesłanek otrzymał udokumentowane informacje uzasadniające brak podstaw do stwierdzenia istnienia negatywnych przesłanek wobec osoby podlegającej sprawdzeniu, przekazuje takie informacje w formie pisemnej w postaci papierowej komendantowi oddziału Straży Granicznej i ponownie występuje z wnioskiem o sprawdzenie.

11. Informacja o braku negatywnych przesłanek udzielona podmiotowi sprawdzającemu jest ważna:

1) na czas realizacji przez sprawdzaną osobę zadań, w związku z którymi było wymagane uzyskanie informacji o braku negatywnych przesłanek, jednak nie dłużej niż przez 5 lat od dnia udzielenia tej informacji przez komendanta oddziału Straży Granicznej;

2) do czasu uzyskania od komendanta oddziału Straży Granicznej informacji o istnieniu negatywnych przesłanek;

3) do czasu zakończenia procesu certyfikacji – w przypadku informacji dotyczącej osób kierowanych na szkolenie w celu uzyskania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa.

12. W przypadku gdy osoba podlegająca sprawdzeniu przeszłości nieprzerwanie realizuje zadania, w związku z którymi było wymagane uzyskanie informacji o braku negatywnych przesłanek, podmiot sprawdzający występuje z kolejnym wnioskiem o sprawdzenie nie wcześniej niż na 4 miesiące przed upływem ważności informacji, o którym mowa w ust. 11 pkt 1.

13. W przypadku utraty ważności informacji o braku negatywnych przesłanek osoba, wobec której uzyskano taką informację, nie może kontynuować zadań, w związku z którymi wymagane było wystąpienie z wnioskiem o sprawdzenie.

14. W przypadku uzyskania informacji o istnieniu negatywnych przesłanek albo o ich braku Prezes Urzędu niezwłocznie przekazuje ją podmiotowi, na którego wniosek wystąpił z wnioskiem o sprawdzenie.

Art. 189f. 1. Ustalenia w zakresie istnienia negatywnych przesłanek wobec osób, co do których podmiot sprawdzający uzyskał informację o braku negatywnych przesłanek, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 189e ust. 11 pkt 3, komendant oddziału Straży Granicznej powtarza z urzędu, nie rzadziej niż raz na 12 miesięcy od dnia wystąpienia przez podmiot sprawdzający z wnioskiem o sprawdzenie albo od dnia zakończenia ostatnich powtórnych ustaleń.

2. Powtórne ustalenia wobec osoby nieprzerwanie realizującej zadania, w związku z którymi wystąpiono z wnioskiem o sprawdzenie, są dokonywane do czasu upływu ważności informacji o braku negatywnych przesłanek, chyba że wcześniej komendant oddziału Straży Granicznej przekaże podmiotowi sprawdzającemu informację o istnieniu negatywnych przesłanek.

3. W zakresie dokonywania powtórnych ustaleń stosuje się przepisy art. 189e ust. 1, 4–6 i 8; przepis art. 189e ust. 9 stosuje się odpowiednio.

4. W przypadku dokonywania powtórnych ustaleń komendant oddziału Straży Granicznej udziela podmiotowi sprawdzającemu informacji tylko w razie stwierdzenia istnienia negatywnych przesłanek wobec osoby, której dotyczył wniosek o sprawdzenie.

5. W przypadku gdy zawarte we wniosku o sprawdzenie dane osobowe osoby, której dotyczył wniosek o sprawdzenie, uległy zmianie, podmiot sprawdzający przekazuje komendantowi oddziału Straży Granicznej właściwemu miejscowo ze względu na siedzibę podmiotu sprawdzającego, w formie pisemnej w postaci papierowej, informację o aktualnych danych tej osoby w terminie 10 dni roboczych od dnia uzyskania informacji o zmianie. W przypadku gdy zmiana danych osobowych dotyczy osoby, wobec której rozszerzone sprawdzenie przeszłości przeprowadza podmiot, o którym mowa w art. 189c ust. 3 pkt 5 albo 6, przekazuje on Prezesowi Urzędu informację o aktualnych danych osobowych osoby, której dotyczył wniosek o sprawdzenie, w terminie 10 dni roboczych od dnia uzyskania informacji o zmianie.

6. Podmiot sprawdzający przekazuje komendantowi oddziału Straży Granicznej właściwemu miejscowo ze względu na siedzibę podmiotu sprawdzającego kwartalną informację, zawierającą imię i nazwisko oraz numer wniosku o sprawdzenie, na temat osób objętych wnioskiem o sprawdzenie, które zakończyły zatrudnienie, realizację zadań lub utraciły uprawnienia, wobec których jest lub było wymagane przeprowadzenie rozszerzonego sprawdzenia przeszłości, albo informację o braku takich osób – w terminie do 20. dnia miesiąca następującego po upływie kwartału, którego dotyczy informacja.

7. W przypadku niewykonania przez podmiot sprawdzający obowiązku, o którym mowa w ust. 6, Komendant Główny Straży Granicznej może, na wniosek komendanta oddziału Straży Granicznej, do czasu wykonania tego obowiązku, zablokować możliwość składania wniosków o sprawdzenie przez ten podmiot lub wstrzymać udzielanie informacji wobec wniosków o sprawdzenie złożonych przez ten podmiot.

8. Podmioty, wobec których podmiotem sprawdzającym jest Prezes Urzędu, przekazują mu kwartalne informacje niezbędne do realizacji obowiązku, o którym mowa w ust. 6, w terminie do 5 dnia miesiąca następującego po upływie kwartału, którego dotyczy informacja.

9. Wobec osób, które zostały zgłoszone przez podmiot sprawdzający w trybie określonym w ust. 6, nie dokonuje się powtórnych ustaleń.

Art. 189g. 1. Organy władzy publicznej, organy administracji publicznej oraz służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo państwa i porządek publiczny, współpracujące ze Strażą Graniczną w zakresie ustalania istnienia negatywnych przesłanek i realizujące zadania, których skutkiem jest przetwarzanie informacji kryminalnych, w przypadku uzyskania od Straży Granicznej informacji, że osoba, wobec której podejmują czynności służbowe, podlega lub podlegała ustaleniom w zakresie istnienia negatywnych przesłanek, dokonują w danym przypadku analizy informacji mogących stanowić podstawę do stwierdzenia istnienia negatywnych przesłanek, a w razie stwierdzenia ich istnienia przekazują informację w tym zakresie komendantowi oddziału Straży Granicznej.

2. W przypadku gdy poza terminem powtórnych ustaleń komendant oddziału Straży Granicznej uzyska informację o istnieniu negatywnych przesłanek wobec osoby podlegającej rozszerzonemu sprawdzeniu przeszłości, przekazuje on tę informację podmiotowi sprawdzającemu, który wystąpił z wnioskiem o sprawdzenie, nie później niż w terminie 14 dni od dnia jej uzyskania.

3. Straż Graniczna może przekazywać informacje uzyskane w związku z dokonywaniem ustaleń w zakresie istnienia negatywnych przesłanek albo ich braku służbom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo państwa i porządek publiczny w celu realizacji ich ustawowych zadań związanych z przeciwdziałaniem zagrożeniom terrorystycznym oraz ze zwalczaniem takich zagrożeń i innej poważnej przestępczości.

Art. 189h. Do uzyskiwania przez Prezesa Urzędu informacji o braku negatywnych przesłanek w przypadkach określonych w art. 186c ust. 1, art. 186d ust. 1 i art. 186e ust. 1 przepisy art. 189d–189g stosuje się odpowiednio.

Art. 189i. 1. Komendant Główny Straży Granicznej oraz komendant oddziału Straży Granicznej właściwy miejscowo ze względu na siedzibę podmiotu sprawdzającego sprawują nadzór nad podmiotami sprawdzającymi w zakresie realizacji obowiązków związanych z występowaniem z wnioskiem o sprawdzenie oraz z uzyskiwaniem informacji o istnieniu negatywnych przesłanek albo o ich braku.

2. W zakresie nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Komendant Główny Straży Granicznej oraz komendant oddziału Straży Granicznej właściwy miejscowo ze względu na siedzibę podmiotu sprawdzającego są uprawnieni do:

1) dostępu do materiałów, dokumentów oraz innych danych umożliwiających stwierdzenie stanu realizacji obowiązku lub uprawnień podmiotu sprawdzającego, w tym dokumentów potwierdzających stosunek prawny podmiotu sprawdzającego i osób podlegających rozszerzonemu sprawdzeniu przeszłości, wobec których podmiot sprawdzający złożył lub był zobowiązany złożyć wniosek o sprawdzenie, oraz dokumentów potwierdzających złożenie wniosku o sprawdzenie wobec tych osób;
2) żądania złożenia wyjaśnień przez podmiot sprawdzający;
3) wydawania podmiotowi sprawdzającemu pisemnych zaleceń mających na celu prawidłową realizację obowiązków lub uprawnień;
4) generowania i przekazywania podmiotowi sprawdzającemu, na uzasadniony wniosek, raportów lub informacji dotyczących wniosków o sprawdzenie złożonych przez ten podmiot.

3. Nadzór, o którym mowa w ust. 1, może być realizowany w ramach bezpośrednich wizytacji w siedzibie podmiotu sprawdzającego lub w trybie korespondencyjnym.

Art. 189j. 1. Komendant Główny Straży Granicznej jest uprawniony do przeprowadzenia kontroli wobec zarządzającego lotniskiem, przewoźnika lotniczego i Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w zakresie, o którym mowa w art. 189i ust. 1.

2. Komendant Główny Straży Granicznej zawiadamia Prezesa Urzędu o stwierdzonym w toku kontroli niewykonaniu przez podmiot sprawdzający obowiązku występowania z wnioskiem o sprawdzenie w ramach rozszerzonego sprawdzenia przeszłości.

DZIAŁ X

Przewóz lotniczy

Art. 190. Przepisy niniejszego działu stosuje się do przewozów lotniczych krajowych oraz, w zakresie nieuregulowanym odmiennie przez umowy międzynarodowe, do przewozów lotniczych międzynarodowych, wykonywanych przez przewoźników lotniczych, z zastrzeżeniem przepisów rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Art. 190a. (uchylony)

Art. 190b. Uprawnienia do wykonywania przewozu lotniczego, zwane dalej „prawami przewozowymi", przyznane przez Prezesa Urzędu w upoważnieniu, o którym mowa w art. 191 ust. 2 i 5, lub zezwoleniu, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, są niezbywalne.

Art. 190c. W sprawach objętych zezwoleniami na przewóz lotniczy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 i 2, nie stosuje się art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

Art. 191. 1. Polski przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze w zakresie i na warunkach określonych w certyfikacie przewoźnika lotniczego i koncesji, z zastrzeżeniem art. 192b.

2. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym może wykonywać regularne przewozy lotnicze na określonych trasach lub obszarach między Rzecząpospolitą Polską a państwem trzecim, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych oraz art. 192a, w zakresie i na warunkach określonych w certyfikacie przewoźnika lotniczego i koncesji, po uzyskaniu upoważnienia wydanego przez Prezesa Urzędu.

3. Przewoźnik lotniczy, o którym mowa w ust. 2, może wykonywać przewozy lotnicze na obszarze Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz na trasach do i z Konfederacji Szwajcarskiej, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych, bez upoważnienia, o którym mowa w ust. 2.

4. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym może wykonywać nieregularne przewozy lotnicze na określonych trasach lub obszarach między Rzecząpospolitą Polską a państwem trzecim bez upoważnienia, o którym mowa w ust. 2.

5. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję wydaną przez Konfederację Szwajcarską może wykonywać nieregularne przewozy lotnicze na trasach między Rzecząpospolitą Polską a państwem trzecim lub przewozy lotnicze na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych, po uzyskaniu upoważnienia wydanego, na jego wniosek, przez Prezesa Urzędu. Do wydania upoważnienia stosuje się odpowiednio przepisy art. 194 ust. 1–4, art. 195 oraz przepisy wydane na podstawie art. 202. Do wniosku o wydanie upoważnienia dołącza się kopię koncesji przewoźnika lotniczego.

6. W upoważnieniu, o którym mowa w ust. 2, określa się:

1) nazwę przewoźnika lotniczego i jego siedzibę,

2) trasy lub obszar wykonywania przewozów lotniczych,

3) rodzaj przewozu lotniczego (przewóz pasażerów, towarów lub poczty),

4) warunki wykonywania przewozu lotniczego

– biorąc pod uwagę zakres wniosku, koncesji i certyfikatu przewoźnika lotniczego.

7. Prezes Urzędu wydaje upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, w przypadku gdy:

1) jest to zgodne z umowami międzynarodowymi lub porozumieniami stanowiącymi realizację tych umów międzynarodowych lub z przepisami międzynarodowymi;

2) zostały spełnione warunki, o których mowa w art. 192 ust. 2 oraz art. 192a ust. 1 i 2, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych;

3) przewoźnik lotniczy został wybrany w wyniku procedury konkursowej, o której mowa w ust. 16, jeżeli procedura taka została przeprowadzona;

4) przewoźnik lotniczy złożył wniosek o wydanie upoważnienia w terminie, o którym mowa w ust. 18;

5) przewoźnik lotniczy nie znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;

6) przewoźnik lotniczy nie zamierza wykonywać przewozu lotniczego na podstawie umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu statku powietrznego wynajętego od innego przewoźnika lotniczego znajdującego się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE.

8. Prezes Urzędu ogranicza upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, w przypadku gdy:

1) przewoźnik lotniczy:

   a) zawiadomił Prezesa Urzędu o planowanym ograniczeniu korzystania z przyznanych mu praw przewozowych,

   b) nie rozpoczął wykonywania przewozów lotniczych z wykorzystaniem wszystkich przyznanych mu praw przewozowych do końca sezonu rozkładowego następującego po sezonie, od którego zostały mu przyznane te prawa,

   c) ograniczył wykonywanie przewozów lotniczych z wykorzystaniem przyznanych mu praw przewozowych w okresie dwóch kolejnych sezonów rozkładowych i nie wznowił ich w czasie kolejnego sezonu rozkładowego

   – chyba że ograniczenie wykonywania przewozów lotniczych było następstwem okoliczności, na które przewoźnik nie miał wpływu;

2) wynika to z oceny efektywności korzystania z przyznanych praw przewozowych, o której mowa w ust. 22, a posiadane prawa przewozowe mogą ulec ograniczeniu.

9. Prezes Urzędu zmienia z urzędu albo na wniosek przewoźnika lotniczego upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, w zakresie elementów wskazanych w ust. 6 pkt 1, 3 i 4, na podstawie dokumentów potwierdzających te zmiany, w przypadku gdy:

1) przedstawione przez przewoźnika lotniczego dokumenty je potwierdzają;

2) jest to zgodne z umowami międzynarodowymi lub porozumieniami stanowiącymi realizację tych umów;

3) wnioskowana zmiana nie dotyczy ograniczonych praw przewozowych.

10. Prezes Urzędu cofa upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, w przypadku gdy:

1) przewoźnik lotniczy:

   a) zawiadomił Prezesa Urzędu o planowanym ograniczeniu albo zaprzestaniu korzystania z przyznanych mu praw przewozowych,

   b) nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego lub warunków lub ograniczeń określonych w upoważnieniu,

   c) przestał spełniać wymagania określone w art. 192a ust. 2, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych,

d) nie rozpoczął wykonywania przewozów lotniczych z wykorzystaniem co najmniej jednego z przyznanych mu praw przewozowych do końca sezonu rozkładowego następującego po sezonie, od którego zostały mu przyznane te prawa,

e) zaprzestał wykonywania przewozów lotniczych z wykorzystaniem przyznanych mu praw przewozowych w dwóch kolejnych sezonach rozkładowych i nie wznowił ich w czasie kolejnego sezonu rozkładowego

– chyba że niewykonywanie przewozów lotniczych było następstwem okoliczności, na które przewoźnik lotniczy nie miał wpływu;

2) wynika to z oceny efektywności korzystania z przyznanych praw przewozowych, o której mowa w ust. 22.

11. Prezes Urzędu ogranicza albo cofa w całości albo w części upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, w przypadku ograniczenia przedmiotu, zakresu lub obszaru działalności objętej certyfikatem przewoźnika lotniczego lub koncesją.

12. Prezes Urzędu cofa w całości albo w części upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, w przypadku cofnięcia, uchylenia albo wygaśnięcia koncesji.

13. Przewoźnik lotniczy jest obowiązany zawiadomić Prezesa Urzędu, co najmniej 30 dni przed planowanym ograniczeniem albo zaprzestaniem wykonywania regularnych przewozów lotniczych z wykorzystaniem przyznanych mu praw przewozowych, o planowanym ograniczeniu albo zaprzestaniu, podając ich przyczynę.

14. Prezes Urzędu zawiesza w całości albo w części upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, w przypadku zawieszenia koncesji.

15. Wydanie upoważnienia, o którym mowa w ust. 2, ograniczenie, zmiana, cofnięcie albo zawieszenie następuje w drodze decyzji administracyjnej.

16. W przypadku gdy umowa międzynarodowa lub porozumienia stanowiące realizację tej umowy przewidują ograniczone prawa przewozowe, rozumiane jako ograniczenia w korzystaniu z praw przewozowych dotyczące częstotliwości lub liczby przewoźników lotniczych, którym mogą być przyznane prawa przewozowe polegające na wykonywaniu przewozów lotniczych na trasach lub obszarach między Rzecząpospolitą Polską a danym państwem trzecim, Prezes Urzędu wydaje upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, przewoźnikowi lotniczemu lub przewoźnikom lotniczym wyłonionym w procedurze konkursowej podziału ograniczonych praw przewozowych, zwanej dalej „procedurą konkursową”.

17. Prezes Urzędu, dokonując podziału ograniczonych praw przewozowych, o którym mowa w ust. 16, kierując się zasadą przejrzystości oraz niedyskryminacji, bierze pod uwagę następujące kryteria:

1) zapewnienie zrównoważonego rozwoju transportu lotniczego, turystyki i handlu w Unii Europejskiej, w tym zapewnienie przewozów całorocznych;

2) zdolności finansowe i operacyjne przewoźnika lotniczego do realizacji przewozów lotniczych objętych wnioskiem;

3) zapewnienie najkorzystniejszej oferty konsumentom, uwzględniając:

a) liczbę operacji lotniczych w tygodniu na danej trasie, biorąc pod uwagę konieczność wspierania konkurencji między przewoźnikami lotniczymi,

b) konkurencyjny poziom opłat za przewóz lotniczy i związane z nim usługi,

c) sposób dystrybucji dokumentów przewozowych;

4) zapewnienie wysokich standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska, w tym oferowanie przewozów wykonywanych statkami powietrznymi wpisanymi do certyfikatu przewoźnika lotniczego występującego z wnioskiem;

5) historię wykonywania przewozów na wnioskowanych trasach lub obszarach, z uwzględnieniem wysokości wcześniej poniesionych nakładów na rozwój przewozów lotniczych do danego państwa, jeżeli zostały poniesione.

18. Prezes Urzędu ogłasza informację o wpłynięciu wniosku o wydanie upoważnienia w przypadku, o którym mowa w ust. 16. W terminie 30 dni od dnia ogłoszenia przewoźnicy lotniczy zainteresowani wydaniem takiego upoważnienia składają wnioski o jego wydanie.

19. Przewoźnicy lotniczy biorący udział w procedurze konkursowej przedkładają dodatkowe informacje i dokumenty określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 23.

20. Stroną postępowania w sprawie wydania upoważnienia w przypadku, o którym mowa w ust. 16, są wszyscy przewoźnicy biorący udział w procedurze konkursowej. W decyzji administracyjnej, poza elementami wskazanymi w ust. 6, wskazuje się również przewoźników lotniczych, którym odmówiono wydania upoważnienia w wyniku procedury konkursowej.

21. W przypadku gdy łączna liczba wnioskowanych przez przewoźników praw przewozowych w ramach jednej procedury konkursowej nie przekracza liczby aktualnie dostępnych praw przewozowych, Prezes Urzędu wydaje upoważnienie bez przeprowadzania procedury konkursowej.

22. Prezes Urzędu, na uzasadniony wniosek zainteresowanego przewoźnika lotniczego, dokonuje oceny efektywności wykorzystywania ograniczonych praw przewozowych.

23. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, procedurę konkursową, w tym:

1) zakres informacji o wpłynięciu wniosku o wydanie upoważnienia podlegającej ogłoszeniu oraz sposób jej ogłaszania,

2) sposób przeprowadzania procedury konkursowej,

3) zakres dodatkowych informacji, jakie powinien zawierać uzupełniony wniosek o wydanie upoważnienia, oraz dokumenty, jakie powinny być dołączone do tego wniosku w celu przeprowadzenia procedury konkursowej

– z uwzględnieniem umów międzynarodowych i porozumień stanowiących realizację tych umów lub przepisów międzynarodowych, przepisów Unii Europejskiej w zakresie negocjacji i wykonywania umów dotyczących usług lotniczych oraz z poszanowaniem zasady niedyskryminacji.

Art. 191a. 1. (uchylony)

2. Prezes Urzędu zawiesza, na okres do 6 miesięcy, upoważnienie udzielone przewoźnikowi lotniczemu, jeżeli:

1) przewoźnik lotniczy znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;

2) przewoźnik lotniczy zamierza wykonywać lub wykonuje przewóz lotniczy przy użyciu statku powietrznego przewoźnika lotniczego znajdującego się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE.

3. Prezes Urzędu cofa przewoźnikowi lotniczemu zawieszone upoważnienie, jeżeli po upływie okresu zawieszenia nie ustała jego przyczyna.

Art. 192. 1. Upoważnienie, o którym mowa w art. 191 ust. 2, wydaje się na wniosek przewoźnika lotniczego.

2. Wniosek o udzielenie upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, składa się Prezesowi Urzędu co najmniej 30 dni przed planowanym dniem rozpoczęcia wykonywania przewozów lotniczych.

3. Wniosek o udzielenie upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, zawiera informacje dotyczące:

1) trasy lub obszaru wykonywania przewozów lotniczych;

2) rodzaju przewozu lotniczego (przewóz pasażerów, towarów lub poczty);

3) częstotliwości lotów;

4) typów statków powietrznych;

5) osoby upoważnionej do reprezentowania przewoźnika lotniczego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym imię i nazwisko, adres do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, numer telefonu oraz numer telefaksu lub adres poczty elektronicznej.

4. Do wniosku o udzielenie upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, w przypadku gdy postanowienia odpowiednich umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych wskazują prawo wnioskującego przewoźnika lotniczego do wykonywania przewozów lotniczych, przewoźnik lotniczy inny niż polski dołącza kopię koncesji.

Art. 192a. 1. Regularne przewozy lotnicze na określonych trasach lub obszarach między Rzecząpospolitą Polską a państwem trzecim może wykonywać, z zastrzeżeniem art. 193 ust. 1 oraz z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych, poza polskim przewoźnikiem lotniczym, tylko przewoźnik lotniczy ustanowiony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który uzyskał upoważnienie, o którym mowa w art. 191 ust. 2.

2. Przewoźnikiem lotniczym ustanowionym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest przewoźnik lotniczy, który:

1) posiada koncesję wydaną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;

2) posiada bazę operacyjną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

3) skutecznie i rzeczywiście wykonuje działalność w dziedzinie transportu lotniczego w ramach trwałych porozumień, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi (Dz. Urz. UE L 157 z 30.04.2004, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 193);

4) stale utrzymuje personel odpowiedzialny za bezpieczeństwo i ochronę w Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Przewoźnik lotniczy potwierdza ustanowienie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez dołączenie do wniosku o wydanie upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, kopii umowy zawartej z zarządzającym lotniskiem w sprawie utworzenia bazy operacyjnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub oświadczenie zarządzającego lotniskiem w tej sprawie oraz wskazuje we wniosku imię i nazwisko, adres do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, numer telefonu oraz numer telefaksu lub adres poczty elektronicznej osoby odpowiedzialnej za prowadzenie bieżących spraw operacyjnych oraz za sprawy bezpieczeństwa i ochrony.

Art. 192b. 1. Jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe zawarte z państwem trzecim, w którego granicach mają być wykonywane przewozy lotnicze, przewoźnik lotniczy, o którym mowa w art. 191 ust. 2, jest wyznaczany w trybie i na warunkach określonych w umowie międzynarodowej, po uzyskaniu upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2.

2. Cofnięcie wyznaczenia następuje:

1) w trybie i na warunkach określonych w umowie międzynarodowej;
2) w przypadku braku postanowień umownych w tym zakresie – w formie pisemnego powiadomienia właściwego organu państwa trzeciego przez Prezesa Urzędu o cofnięciu wyznaczenia, gdy cofnięto upoważnienie.

3. O cofnięciu wyznaczenia Prezes Urzędu informuje na piśmie zainteresowanego przewoźnika lotniczego.

Art. 193. 1. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego może wykonywać przewozy lotnicze do lub z Rzeczypospolitej Polskiej wyłącznie w zakresie i na warunkach określonych w zezwoleniu wydanym na jego wniosek przez Prezesa Urzędu, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych. Kopię decyzji administracyjnej w przedmiocie zezwolenia Prezes Urzędu niezwłocznie przekazuje instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.

2. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego może wykonywać przewozy lotnicze na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po uzyskaniu zezwolenia wydanego, na zasadzie wzajemności, na jego wniosek przez Prezesa Urzędu, z uwzględnieniem umów międzynarodowych i przepisów międzynarodowych.

3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1 i 2, nie jest wymagane w przypadku:

1) przewozów pasażerów wykonywanych statkami powietrznymi o pojemności nie większej niż 20 miejsc pasażerskich, wykorzystywanych wyłącznie przez zamawiającego lub zamawiających na trasie przez nich ustalonej;
2) przewozów towarów lub poczty wykonywanych statkami o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 10 ton, wykorzystywanych wyłącznie przez zamawiającego lub zamawiających na trasie przez nich ustalonej;
3) posiadania zezwolenia, o którym mowa w art. 149a ust. 1.

4. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1 i 2, Prezes Urzędu wydaje na czas określony.

5. Obcy przewoźnik lotniczy może wykonywać loty, o których mowa w art. 66a ust. 1 pkt 2 i 3, do lub z Rzeczypospolitej Polskiej tylko w zakresie i na warunkach określonych w zezwoleniu, o którym mowa w art. 149a ust. 1.

Art. 193a. (uchylony)

Art. 194. 1. Wniosek o udzielenie zezwolenia, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, składa się przed zamierzonym rozpoczęciem wykonywania przewozów lotniczych w terminie nie krótszym niż:

1) 3 dni robocze – w przypadku przewozów lotniczych obejmujących nie więcej niż 9 nieregularnych lotów handlowych z lądowaniem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
2) 14 dni roboczych – w przypadku przewozów lotniczych stanowiących serię nieregularnych lotów handlowych obejmującą co najmniej 10 lotów;
3) 30 dni – w przypadku regularnych przewozów lotniczych.

2. W przypadkach przewozów lotniczych, o których mowa w ust. 1 pkt 1, niecierpiących zwłoki, uzasadnionych interesem publicznym lub społecznym, wniosek może być złożony bez zachowania terminu określonego w tym przepisie.

3. We wniosku zamieszcza się informacje określające:

1) nazwę, siedzibę i adres przewoźnika lotniczego wskazany w certyfikacie przewoźnika lotniczego;
2) trasy, na których mają być wykonywane przewozy lotnicze, oraz rodzaj przewozów lotniczych (przewóz pasażerów, towarów lub poczty);
3) oferowaną zdolność przewozową i częstotliwość lotów;
4) typy statków powietrznych i ich znaki rejestracyjne;
5) nazwę i adres zleceniodawcy na wykonywanie nieregularnych przewozów lotniczych.

4. Domniemywa się, że wniosek złożony został zgodnie z zasadami reprezentacji lub przez osobę należycie umocowaną.

5. Do wniosku dołącza się:

1) dokumenty określające status prawny przewoźnika lotniczego oraz strukturę kapitałową i skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym – w przypadku regularnych przewozów lotniczych;

2) wyznaczenie przez właściwy organ obcego państwa do wykonywania przewozów lotniczych objętych wnioskiem – w przypadku gdy wymaga tego umowa międzynarodowa;

3) certyfikat przewoźnika lotniczego wraz ze związanymi specyfikacjami operacyjnymi, wydany przez właściwy organ obcego państwa, albo dokumenty im równoważne – na żądanie Prezesa Urzędu;

4) dokument ubezpieczenia stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, towarów lub poczty oraz w stosunku do osób trzecich;

5) umowę zawartą ze zleceniodawcą na wykonywanie nieregularnego przewozu lotniczego – na żądanie Prezesa Urzędu;

6) świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego – na żądanie Prezesa Urzędu;

7) świadectwo zdatności w zakresie hałasu – na żądanie Prezesa Urzędu;

8) dokument zezwolenia, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE, wydany przewoźnikowi lotniczemu przez EASA, obejmujący statki powietrzne wskazane we wniosku – na żądanie Prezesa Urzędu;

9) dowód uiszczenia opłaty lotniczej, o ile jest wymagana.

Art. 195. 1. Prezes Urzędu udziela zezwolenia, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, jeżeli:

1) przemawia za tym interes publiczny;

2) polscy przewoźnicy lotniczy korzystają w państwie wnioskującego przewoźnika lotniczego z podobnych praw przewozowych lub uzyskują inne wzajemne korzyści, potwierdzone przez władze lotnicze tego państwa, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych;

3) zapewniona jest możliwość obsługi lotów i przewozów lotniczych w polskich portach lotniczych;

4) jest to zgodne z postanowieniami umów międzynarodowych, porozumień stanowiących realizację tych umów, przepisów międzynarodowych lub z przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie przewozów lotniczych;

5) zostały spełnione warunki, o których mowa w art. 194 ust. 1–3 oraz 5;

6) jest to zgodne z decyzją ministra właściwego do spraw transportu, o której mowa w art. 195c ust. 3 lub 5, jeżeli z tej decyzji wynika możliwość wykonywania praw przewozowych objętych wnioskiem – w przypadku wydania takiej decyzji;

7) przewoźnik lotniczy nie znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;

8) przewoźnik lotniczy zamierza wykonywać przewóz lotniczy przy użyciu statku powietrznego przewoźnika lotniczego nieznajdującego się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;

9) Prezes Urzędu nie wprowadził zakazu, o którym mowa w art. 155d ust. 1;

10) przewoźnik lotniczy jest wyznaczony do wykonywania przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach – w przypadku gdy wymaga tego umowa międzynarodowa;

11) przewoźnik lotniczy jest odpowiednio certyfikowany przez właściwy organ państwa, w którym jest koncesjonowany.

2. W zezwoleniu, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, określa się:

1) firmę i siedzibę przewoźnika lotniczego;

2) trasy, na których mają być wykonywane przewozy lotnicze;

3) rodzaj przewozów lotniczych (przewóz pasażerów, towarów lub poczty);

4) numery rejsów, dni operacji lotniczych, typy statków powietrznych i ich znaki rejestracyjne, nazwę zleceniodawcy – w przypadku nieregularnych przewozów lotniczych;

5) warunki wykonywania przewozów lotniczych – w uzasadnionych przypadkach.

3. Prezes Urzędu, biorąc pod uwagę kwotę zadłużenia oraz okres zaległości, może odmówić wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, w przypadku gdy istnieją zaległe płatności przewoźnika lotniczego:

1) z tytułu kar nałożonych przez Prezesa Urzędu lub

2) w stosunku do polskich podmiotów, w szczególności instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, zarządzającego lotniskiem lub podmiotów świadczących obsługę naziemną w porcie lotniczym, obejmujące okres co najmniej 3 miesięcy, zgłoszone i udokumentowane przez te podmioty.

4. Prezes Urzędu cofa zezwolenie na przewozy lotnicze, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 i 2, albo zawiesza, na okres do 6 miesięcy, zezwolenie na przewozy lotnicze, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 3, w przypadku gdy:

1) przewoźnik lotniczy znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;

2) przewoźnik lotniczy zamierza wykonywać lub wykonuje przewóz lotniczy przy użyciu statku powietrznego przewoźnika lotniczego znajdującego się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;

3) wprowadził zakaz, o którym mowa w art. 155d ust. 1;

4) wynika to z przepisów prawa Unii Europejskiej w zakresie przewozów lotniczych.

5. Prezes Urzędu cofa zawieszone zezwolenie, jeżeli po upływie okresu zawieszenia nie ustały przyczyny zawieszenia.

6. Prezes Urzędu ogranicza albo cofa zezwolenie, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, w przypadku gdy:

1) przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów obowiązujących w zakresie przewozu lotniczego lub warunków określonych w zezwoleniu;

2) przestał spełniać warunki, o których mowa w ust. 1 pkt 1–4, 10 i 11;

3) minister właściwy do spraw transportu wydał decyzję, o której mowa w art. 195c ust. 3 lub 5, jeżeli z tej decyzji wynika brak możliwości wykonywania praw przewozowych objętych wnioskiem.

7. Prezes Urzędu, biorąc pod uwagę kwotę zadłużenia oraz okres zaległości, może cofnąć zezwolenie, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, w przypadku gdy istnieją zaległe płatności przewoźnika lotniczego:

1) z tytułu kar nałożonych przez Prezesa Urzędu lub

2) w stosunku do polskich podmiotów, w szczególności instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, zarządzającego lotniskiem lub podmiotów świadczących obsługę naziemną w porcie lotniczym, obejmujące okres co najmniej 3 miesięcy, zgłoszone i udokumentowane przez te podmioty.

8. Prezes Urzędu zmienia z urzędu lub na wniosek przewoźnika lotniczego zezwolenie, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, w zakresie elementów wskazanych w ust. 2 pkt 1, 3 i 4 na podstawie dokumentów potwierdzających te zmiany, w przypadku gdy:

1) przedstawione przez przewoźnika lotniczego dokumenty je potwierdzają;

2) jest to zgodne z umowami międzynarodowymi lub porozumieniami stanowiącymi realizację tych umów lub z przepisami międzynarodowymi.

9. Decyzje administracyjne w przedmiocie zezwolenia, o którym mowa w art. 193 ust. 1 i 2, a także pisma w postępowaniach administracyjnych w tym przedmiocie doręcza się na adres poczty elektronicznej – w przypadku gdy wnioskodawca wskaże taki adres do doręczeń, albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu.

10. W wezwaniu do uzupełnienia wniosku w sprawach zezwoleń, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2, Prezes Urzędu wskazuje termin do uzupełnienia tych braków. W przypadku niecierpiącym zwłoki treść wezwania może zostać ogłoszona ustnie i utrwalona w aktach sprawy w formie adnotacji.

11. Decyzje, o których mowa w ust. 9, podlegają natychmiastowemu wykonaniu.

Art. 195a. Na żądanie Prezesa Urzędu przewoźnik lotniczy wykonujący przewozy lotnicze do, z lub w Rzeczypospolitej Polskiej przekazuje statystyczne dane przewozowe dotyczące wielkości ruchu lotniczego, przewozów pasażerów, towarów lub poczty, w ujęciu miesięcznym oraz sezonowym, w terminie określonym w żądaniu.

Art. 195b. 1. Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania, ogranicza, cofa zezwolenia i upoważnienia z uwzględnieniem decyzji, o których mowa w art. 195c.

2. Przewozy lotnicze do, z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej odbywają się z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z decyzji, o których mowa w art. 195c.

Art. 195c. 1. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, dokonać, na zasadach określonych w art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, podziału ruchu lotniczego między porty lotnicze.

2. Minister właściwy do spraw transportu przesyła do Komisji Europejskiej, nie później niż 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, projekt decyzji o podziale ruchu lotniczego lub zmianach w obowiązującym podziale ruchu lotniczego.

3. Minister właściwy do spraw transportu może ograniczyć, w drodze decyzji administracyjnej, na zasadach określonych w art. 20 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, wykonywanie praw przewozowych.

4. Minister właściwy do spraw transportu informuje pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i Komisję Europejską o zamiarze wprowadzenia ograniczeń, o których mowa w ust. 3, przynajmniej 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 3, przedstawiając odpowiednie uzasadnienie.

5. Minister właściwy do spraw transportu może odmówić wykonywania praw przewozowych, ograniczyć ich wykonywanie lub określić warunki ich wykonywania w drodze decyzji administracyjnej, na zasadach określonych w art. 21 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

6. Decyzji, o której mowa w ust. 5, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

7. Minister właściwy do spraw transportu informuje pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i Komisję Europejską bez zbędnej zwłoki, o działaniach, o których mowa w ust. 5, przedstawiając odpowiednie uzasadnienie.

8. Jeżeli przyczyny wydania decyzji, o której mowa w ust. 5, trwają ponad 14 dni, minister właściwy do spraw transportu informuje o tym fakcie pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i Komisję Europejską oraz może za jej zgodą przedłużyć termin obowiązywania decyzji o nie więcej niż 14 dni.

9. Decyzje, o których mowa w ust. 1 i 3, minister właściwy do spraw transportu wydaje, ogranicza i cofa z uwzględnieniem stanowiska Komisji Europejskiej wydawanego w związku z wprowadzanymi ograniczeniami, a w przypadku decyzji, o której mowa w ust. 3, także z uwzględnieniem stanowiska zainteresowanego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

10. Decyzje, o których mowa w ust. 3 i 5, minister właściwy do spraw transportu uchyla po podjęciu przez Komisję Europejską działań na podstawie odpowiednio art. 20 ust. 3 i art. 21 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Art. 196. 1. (uchylony)

2. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu wydawanego na wniosek tego przewoźnika, przy zachowaniu zasady wzajemności.

2a. Przewoźnik lotniczy z państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na takich samych zasadach jak przedsiębiorca polski.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, należy dołączyć następujące dokumenty:

1) zaświadczenie albo oświadczenie o wpisie do rejestru sądowego oddziału przedsiębiorstwa przewoźnika na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

2) zaświadczenie albo oświadczenie o nadaniu oddziałowi numeru identyfikacji podatkowej (NIP);

3) (uchylony)

4) określające podmiot reprezentujący przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wskazujące jego:

   a) nazwisko i adres – w przypadku osoby fizycznej,

   b) nazwę, siedzibę i adres oraz status – w przypadku osoby prawnej albo spółki prawa handlowego nieposiadającej osobowości prawnej.

3a. Oświadczenia, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

4. Do zezwoleń, o których mowa w ust. 2, w zakresie nieuregulowanym niniejszą ustawą stosuje się odpowiednio przepisy ustawy, o której mowa w art. 184.

Art. 196a. 1. W zezwoleniu na prowadzenie sprzedaży przewozów lotniczych określa się:

1) przewoźnika, jego siedzibę i oddział;
2) zakres i przedmiot działalności objętej zezwoleniem;
3) obszar działalności;
4) okres ważności zezwolenia;
5) szczególne warunki wykonywania działalności.

2. Zezwolenia udziela się na czas nieoznaczony.

3. Prezes Urzędu może odmówić udzielenia zezwolenia, jeżeli:

1) udzielenie zezwolenia byłoby sprzeczne z wiążącymi umowami lub przepisami międzynarodowymi;
2) wnioskodawca nie spełnił wymagań, o których mowa w art. 196 ust. 2 i 3.

4. Zezwolenie może być cofnięte gdy:

1) zostanie wydane prawomocne orzeczenie zakazujące przedsiębiorcy wykonywania działalności objętej zezwoleniem;
2) przedsiębiorca przestanie spełniać warunki określone przepisami prawa, wymagane do prowadzenia działalności określonej w zezwoleniu;
3) przedsiębiorca nie usunie w wyznaczonym terminie, stanu faktycznego lub prawnego niezgodnego z przepisami prawa regulującymi działalność objętą zezwoleniem.

Art. 196b. 1. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego działający jako przewoźnik umowny w rozumieniu Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. poz. 235), planujący wykonywanie regularnych przewozów lotniczych na trasach do, z oraz w Rzeczypospolitej Polskiej na zasadach umowy o dzieleniu oznaczeń linii, jest obowiązany zawiadomić o tym Prezesa Urzędu w formie pisemnej, za pomocą telefaksu lub poczty elektronicznej.

2. Do zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego dołącza następujące dokumenty:

1) wyznaczenie do wykonywania przewozów lotniczych objętych wnioskiem wydane przez właściwy organ państwa przewoźnika lotniczego, jeżeli wymaga tego umowa międzynarodowa;
2) certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez właściwy organ państwa przewoźnika lotniczego;
3) dokument ubezpieczenia stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, towarów lub poczty oraz w stosunku do osób trzecich.

3. Przewoźnik lotniczy może rozpocząć przewozy lotnicze wskazane w zawiadomieniu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli w terminie 21 dni od dnia otrzymania tego zawiadomienia Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, nie zakaże wykonywania przewozów lotniczych, z uwagi na przepisy umów międzynarodowych lub porozumień międzynarodowych stanowiących wykonanie tych umów, przepisy Unii Europejskiej w zakresie wykonywania przewozów lotniczych, brak umów międzynarodowych lub porozumień międzynarodowych lub z uwagi na niedostarczenie, w terminie wyznaczonym przez Prezesa Urzędu, dokumentów, o których mowa w ust. 2.

4. Prezes Urzędu, kierując się zakresem naruszenia, może, w drodze decyzji administracyjnej, zakazać wykonywania przewozów lotniczych rozpoczętych po zawiadomieniu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli przewoźnik lotniczy nie stosuje się do umów międzynarodowych lub przepisów międzynarodowych lub w inny sposób narusza przepisy Unii Europejskiej w zakresie wykonywania przewozów lotniczych.

5. Do doręczenia decyzji, o których mowa w ust. 3 i 4, oraz pism w postępowaniu administracyjnym w przedmiocie tych decyzji stosuje się przepis art. 195 ust. 9.

6. Decyzje, o których mowa w ust. 3 i 4, podlegają natychmiastowemu wykonaniu.

Art. 196c. 1. Przewoźnik lotniczy, posiadający koncesję wydaną przez Prezesa Urzędu, zamierzający zawrzeć umowę w sprawie dzielenia oznaczeń linii z przewoźnikiem z państwa trzeciego, składa do Prezesa Urzędu wniosek o udzielenie zgody na zawarcie umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii co najmniej na 30 dni przed planowanym terminem wejścia w życie umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii.

2. Zgodnie z ORO.AOC.115 lit. a pkt 2 załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokumentację potwierdzającą spełnienie warunku, o którym mowa w ARO.OPS.105 załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE.

3. Prezes Urzędu, po dokonaniu pozytywnej oceny spełnienia przez przewoźnika lotniczego wymagań określonych w ust. 2, zawiadamia go pisemnie o udzieleniu zgody na zawarcie umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii.

4. W przypadku stwierdzenia, że nie zostały spełnione wymagania, o których mowa w ust. 2, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, odmawia udzielenia zgody na zawarcie umowy o dzieleniu oznaczeń linii.

Art. 197. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu oraz wojewody lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, może, w drodze rozporządzenia:

1) nałożyć obowiązek użyteczności publicznej w stosunku do regularnego przewozu lotniczego między dwoma portami lotniczymi położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub między portem lotniczym położonym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a innym portem lotniczym położonym na terytorium Unii Europejskiej,

2) określić okres oraz warunki wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w pkt 1

– z uwzględnieniem polityki państwa w zakresie rozwoju regionalnego oraz zasady niedyskryminacji między wspólnotowymi przewoźnikami lotniczymi.

2. Tryb oraz kryteria ustanawiania obowiązku użyteczności publicznej określa rozporządzenie nr 1008/2008/WE.

3. Nałożenie obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w ust. 1, jest poprzedzone analizą:

1) sytuacji gospodarczej regionu;

2) dostępności innych środków transportu;

3) istniejących i planowanych połączeń lotniczych oraz stosowanych taryf lotniczych;

4) zapotrzebowania na połączenia lotnicze, przedłożonego przez wojewodę lub marszałka województwa.

4. W celu przeprowadzenia analizy, o której mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu występuje do:

1) jednostki samorządu terytorialnego – o przedstawienie analizy sytuacji gospodarczej tej jednostki;

2) Prezesa Urzędu – o przedstawienie analizy istniejących i planowanych połączeń lotniczych oraz stosowanych taryf lotniczych na danej trasie.

5. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje projekt rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, do Komisji Europejskiej oraz zainteresowanych państw członkowskich Unii Europejskiej.

6. Prezes Urzędu weryfikuje spełnienie przez przewoźników lotniczych operujących na trasie, w odniesieniu do której nałożono obowiązek użyteczności publicznej, warunków określonych w tym obowiązku w szczególności na podstawie dostępnych publicznie oraz uzyskanych od przewoźników lotniczych informacji na temat oferowanych przewozów, potwierdzających spełnienie warunków określonych w tym obowiązku.

7. Jeżeli w okresie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia wprowadzającego obowiązek żaden wspólnotowy przewoźnik lotniczy nie rozpoczął wykonywania lub nie przekazał do Prezesa Urzędu informacji o planowanym rozpoczęciu wykonywania, zgodnie z warunkami nałożonymi na podstawie ust. 1, przewozów na trasie, w odniesieniu do której nałożono obowiązek użyteczności publicznej, minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, wojewody i właściwej jednostki samorządu terytorialnego, może dokonać wyboru jednego wspólnotowego przewoźnika lotniczego do obsługi tej trasy na okres do 4 lat na zasadach określonych w art. 16 ust. 9 i 10 oraz art. 17 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, publikując zaproszenie do składania ofert w Biuletynie Informacji Publicznej.

8. W przypadku gdy obsłudze trasy, o której mowa w ust. 7, towarzyszy rekompensata, o której mowa w art. 17 ust. 8 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, koszty związane z tą rekompensatą są pokrywane przez Prezesa Urzędu, a jeżeli obowiązek użyteczności publicznej został nałożony po uzyskaniu pozytywnej opinii, o której mowa w ust. 7, wojewody lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, wojewoda lub odpowiednio właściwa jednostka samorządu terytorialnego są obowiązani do pokrycia co najmniej 50 % tych kosztów.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób obliczania kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, z uwzględnieniem przepisów prawa Unii Europejskiej dotyczącego stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych.

Art. 198. 1. Taryfy lotnicze stosowane w przewozach lotniczych między Rzecząpospolitą Polską a państwem trzecim, z którym zawarto umowę międzynarodową regulującą zasady ustalania taryf lotniczych, są przedstawiane Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia na zasadach określonych w tej umowie, jeżeli umowa tak stanowi.

2. Taryfy lotnicze i stawki lotnicze stosowane w przewozach lotniczych między państwami członkowskimi Unii Europejskiej są ustalane zgodnie z rozporządzeniem nr 1008/2008/WE.

3. Uprawnienia Prezesa Urzędu w przedmiocie kontroli sposobu oferowania i publikowania taryf lotniczych i stawek lotniczych, o których mowa w ust. 2, w zakresie zachowania wymogów określonych w art. 23 rozporządzenia nr 1008/2008/WE nie naruszają uprawnień Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, wynikających z przepisów o ochronie konkurencji i konsumentów.

Art. 199. Przewoźnik lotniczy oferujący publicznie swoje usługi nie może odmówić podjęcia przewozu pasażerowi i nadawcy, którzy poddali się obowiązującym przepisom i regulaminom przewozowym, chyba że:

1) przewóz jest zakazany lub ograniczony na podstawie obowiązujących przepisów;

2) przewóz jest niedopuszczalny ze względów bezpieczeństwa;

3) przewoźnik lotniczy nie dysponuje środkami potrzebnymi do wykonania danego przewozu;

4) przewóz wykracza poza zakres bieżącej działalności przewoźnika lotniczego.

Art. 200. 1. (uchylony)

2. (uchylony)

3. Szczegółowe zasady dotyczące postępowania w przypadkach, o których mowa w rozporządzeniu nr 261/2004/WE z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 295/91, a w szczególności pierwszeństwa przyjmowania pasażerów, zwrotu opłaty za niewykonany przewóz, wysokości i sposobu wypłaty rekompensaty oraz świadczeń na rzecz pasażerów niezabranych do przewozu (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2004, s. 1), powinny być określone w regulaminie, o którym mowa w art. 205 ust. 3, albo w przepisach przewoźnika wydanych i udostępnionych pasażerom.

4. (uchylony)

Art. 201. Przewoźnik lotniczy obowiązany jest do podania do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty rozkładów lotów regularnych.

2. (uchylony)

3. (uchylony)

Art. 201a. 1. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wykonujący regularne przewozy lotnicze do, z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany na żądanie Prezesa Urzędu przedstawić mu do wiadomości rozkład lotów, stosowany w przewozach lotniczych do, z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego, wykonujący regularne przewozy lotnicze, jest obowiązany przedstawić Prezesowi Urzędu, przed rozpoczęciem przewozów lotniczych lub przed każdym sezonem rozkładowym, rozkład lotów stosowany w przewozach lotniczych do, z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Prezes Urzędu zatwierdza w przypadkach wskazanych w odpowiednich umowach międzynarodowych rozkład lotów z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych, zgodnie z którymi wykonuje się przewozy lotnicze.

3. Rozkłady lotów powinny określać trasy, rodzaj przewozów, typy statków powietrznych, ich pojemność, częstotliwość lotów, daty oraz czasy operacji w portach lotniczych.

4. Przewoźnik lotniczy, o którym mowa w ust. 2, jest obowiązany poinformować Prezesa Urzędu o zaprzestaniu wykonywania przewozów lotniczych na określonych trasach.

5. Do rozkładu lotów, o którym mowa w ust. 2, przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego dołącza kopię dokumentu ubezpieczenia potwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, towarów lub poczty oraz w stosunku do osób trzecich.

6. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego może rozpocząć wykonywanie przewozów lotniczych w danym sezonie rozkładowym po zatwierdzeniu rozkładu lotów przez Prezesa Urzędu, jeżeli odpowiednia umowa międzynarodowa wymaga zatwierdzenia. Prezes Urzędu zatwierdza rozkład lotów, zgodnie z postanowieniami umowy międzynarodowej i jeżeli pozytywnie zweryfikował posiadanie przez przewoźnika lotniczego dokumentu zezwolenia, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE, oraz dokumentu ubezpieczenia, o którym mowa w ust. 5.

7. Doręczenie przewoźnikowi lotniczemu informacji w przedmiocie zatwierdzenia rozkładu lotów następuje w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu albo na adres poczty elektronicznej, w przypadku gdy w korespondencji przekazującej rozkład lotów przewoźnik wskaże taki adres do doręczeń. Prezes Urzędu niezwłocznie przekazuje kopię informacji do instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.

Art. 202. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki udzielania zezwoleń, o których mowa w art. 193 ust. 1 i 2, z uwzględnieniem zakresu przewozów lotniczych oraz możliwości efektywnego wykorzystania przyznanych praw przewozowych.

Art. 202a. 1. Przewoźnik lotniczy, który wykonuje loty międzynarodowe pasażerskie do lub z Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany do przekazywania informacji dotyczącej pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, który będzie lądował na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zwanej dalej „informacją".

2. Obowiązku, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się do lotów pasażerskich między Rzecząpospolitą Polską a innym państwem członkowskim Unii Europejskiej oraz między Rzecząpospolitą Polską a państwem trzecim traktowanym na równi z państwami Unii Europejskiej na podstawie umowy w sprawie włączenia tego państwa we wdrożenie, stosowanie i rozwój dorobku z Schengen.

3. Informacja obejmuje następujące dane:

1) imię lub imiona oraz nazwisko w pełnym brzmieniu;
2) datę urodzenia;
3) numer i rodzaj dokumentu podróży;
4) obywatelstwo;
5) nazwę przejścia granicznego, w którym nastąpi przekroczenie granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej;
6) numer lotu;
7) datę i czas startu i lądowania statku powietrznego;
8) liczbę pasażerów statku powietrznego;
9) lotnisko wejścia pasażera na pokład statku powietrznego w celu odbycia lotu.

4. Przewoźnik lotniczy przekazuje informację na wniosek komendanta placówki Straży Granicznej właściwego ze względu na miejsce przekroczenia granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej przez pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego. Komendant placówki Straży Granicznej występuje z wnioskiem, w przypadku gdy jest to konieczne do zwalczania nielegalnej migracji lub usprawnienia kontroli granicznej.

5. Wniosek o przekazanie informacji komendant placówki Straży Granicznej sporządza w formie pisemnej lub elektronicznej i przesyła przewoźnikowi lotniczemu co najmniej na jeden dzień przed planowanym przylotem statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W uzasadnionych przypadkach wniosek może być przekazany później, jednak nie później niż do rozpoczęcia odprawy biletowo-bagażowej przed odlotem.

Art. 202b. 1. Przewoźnik lotniczy, o którym mowa w art. 202a ust. 1, po zakończeniu odprawy biletowo-bagażowej pasażerów danego lotu, jednak nie później niż w chwili startu statku powietrznego, przekazuje informację, o której mowa w art. 202a ust. 1, komendantowi placówki Straży Granicznej w formie elektronicznej w postaci pliku tekstowego. Informacja powinna być przekazywana w sposób spełniający w zakresie transliteracji wymogi określone w Załączniku 9 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczne i organizacyjne dotyczące przekazywania informacji, w szczególności sposób przekazywania informacji w formie elektronicznej oraz stosowane formaty danych, uwzględniając rozwiązania techniczne i środki komunikacji elektronicznej wykorzystywane przez organy i podmioty, o których mowa w ust. 1, a także kierując się potrzebą zapewnienia sprawnej i bezpiecznej wymiany informacji.

3. W przypadku braku możliwości przekazania lub odebrania informacji w formie elektronicznej przewoźnik lotniczy przekazuje ją telefaksem w terminie, o którym mowa w ust. 1.

4. W przypadku braku możliwości przekazania informacji w sposób, o którym mowa w ust. 1–3, lub w przypadku błędu w przekazaniu informacji, przewoźnik lotniczy, po uzgodnieniu z komendantem placówki Straży Granicznej, może ją przekazać w inny sposób umożliwiający otrzymanie informacji, nie później niż przed rozpoczęciem kontroli granicznej.

5. Przewoźnik lotniczy, nie później niż w chwili wylądowania statku powietrznego, jest obowiązany powiadomić pasażerów o przekazaniu komendantowi placówki Straży Granicznej informacji oraz o prawie pasażera do wglądu do informacji znajdującej się w dyspozycji przewoźnika lotniczego i poprawienia zawartych w niej danych dotyczących jego osoby.

Art. 202c. 1. Komendant placówki Straży Granicznej przechowuje informacje otrzymane w formie elektronicznej w systemie teleinformatycznym placówki Straży Granicznej.

2. Komendant placówki Straży Granicznej usuwa informacje po zakończeniu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej kontroli granicznej pasażerów danego lotu, jednak nie później niż po upływie 24 godzin od chwili przekazania informacji przez przewoźnika lotniczego.

3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się, w przypadku gdy dane objęte informacją są niezbędne do wykonywania przez Straż Graniczną lub inne organy państwa zadań mających na celu ochronę bezpieczeństwa państwa albo ochronę bezpieczeństwa lub porządku publicznego oraz na potrzeby prowadzenia postępowania, o którym mowa w art. 209u.

Art. 202d. 1. Przewoźnik lotniczy, w terminie do 24 godzin od wylądowania statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, usuwa informację przekazaną komendantowi placówki Straży Granicznej.

2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy danych zgromadzonych przez przewoźnika lotniczego niezbędnych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego.

Art. 203. 1. Do przewozu lotniczego stosuje się przepisy o ochronie konkurencji i konsumentów, z wyjątkiem spraw uregulowanych inaczej w ustawie oraz w umowach i w przepisach międzynarodowych.

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

Art. 204. 1. Prezes Urzędu lub osoby przez niego upoważnione mogą sprawdzać przestrzeganie przepisów dotyczących przewozów lotniczych i systemów rezerwacyjnych przez przewoźników lotniczych, osoby działające w ich imieniu oraz podmioty prowadzące skomputeryzowane systemy rezerwacyjne.

2. W celu wykonania zadań określonych w ust. 1 Prezes Urzędu lub osoby przez niego upoważnione mają prawo dostępu do przedsiębiorstw, ich pomieszczeń, akt i dokumentów oraz prawo do uzyskania potrzebnych informacji od pracowników i kontrahentów.

3. Prezes Urzędu w przypadku naruszenia przepisów dotyczących przewozów lotniczych:

1) wzywa podmiot kontrolowany do przywrócenia stanu zgodności z prawem;

2) może cofnąć koncesję lub zezwolenie wydane na podstawie Prawa lotniczego.

4. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów Prezes Urzędu może powiadomić o tym fakcie właściwe organizacje oraz organy międzynarodowe.

Art. 205. 1. Do umowy przewozu lotniczego, w tym czarteru lotniczego oraz do innych stosunków cywilnoprawnych związanych z przewozem lotniczym, nieuregulowanych przepisami niniejszej ustawy i umowami międzynarodowymi, stosuje się przepisy prawa cywilnego.

2. (uchylony)

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.

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.

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

DZIAŁ XA

Ochrona praw pasażerów

Rozdział 1

Postępowanie w sprawach pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich

Art. 205a. 1. Przy Prezesie Urzędu działa Rzecznik Praw Pasażerów prowadzący postępowanie w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich między pasażerem a:

1) przewoźnikiem lotniczym – w zakresie roszczeń majątkowych wynikających z przepisów rozporządzenia nr 261/2004/WE,

2) przewoźnikiem lotniczym, organizatorem turystyki albo sprzedawcą biletów – w zakresie roszczeń majątkowych wynikających z przepisów rozporządzenia nr 2111/2005/WE

– w przypadku lotów wykonywanych z lotnisk znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz lotów z krajów trzecich na te lotniska, obsługiwanych przez wspólnotowych przewoźników lotniczych.

2. W zakresie, o którym mowa w ust. 1, Rzecznik Praw Pasażerów jest podmiotem uprawnionym do prowadzenia postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów konsumenckich w rozumieniu ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich (Dz. U. poz. 1823) oraz osobą prowadzącą to postępowanie w rozumieniu tej ustawy.

3. Rzecznika Praw Pasażera wyznacza Prezes Urzędu na okres 5 lat spośród pracowników Urzędu, którzy:

1) są członkami korpusu służby cywilnej;

2) posiadają wyższe wykształcenie;

3) posiadają wiedzę w zakresie praw pasażerów w transporcie lotniczym;

4) posiadają co najmniej roczne doświadczenie zawodowe związane z ochroną praw pasażera lub konsumenta.

4. Rzecznik Praw Pasażera wykonuje swoje zadania przy pomocy zespołu, którego członkowie są pracownikami Urzędu i spełniają wymagania określone w ust. 3.

5. Rzecznik Praw Pasażera pisemnie upoważnia członka zespołu do prowadzenia postępowań w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich. Upoważniony członek zespołu jest osobą prowadzącą postępowanie w rozumieniu ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich. Upoważnienie jest udzielane na okres 3 lat.

6. Prezes Urzędu cofa wyznaczenie Rzecznika Praw Pasażera przed upływem okresu, o którym mowa w ust. 3, w przypadku:

1) rażącego naruszenia prawa przy wykonywaniu funkcji;

2) choroby trwale uniemożliwiającej wykonywanie zadań;

3) stwierdzenia niespełnienia wymagań określonych w ust. 3;

4) złożenia rezygnacji.

7. Rzecznik Praw Pasażera cofa upoważnienie, o którym mowa w ust. 5, przed upływem okresu, na jaki zostało udzielone, w przypadku:

1) rażącego naruszenia prawa przy wykonywaniu funkcji;

2) choroby trwale uniemożliwiającej wykonywanie zadań;

3) stwierdzenia niespełnienia wymagań określonych w ust. 3;

4) złożenia rezygnacji.

8. Datą wszczęcia postępowania, o którym mowa w ust. 1, jest dzień doręczenia Rzecznikowi Praw Pasażera skargi pasażera, obejmującej co najmniej elementy określone w art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich, wniesionej nie wcześniej niż po upływie 30 dni od dnia złożenia reklamacji u:

1) przewoźnika lotniczego – w przypadku rozporządzenia nr 261/2004/WE;

2) przewoźnika lotniczego, organizatora turystyki albo sprzedawcy biletów – w przypadku rozporządzenia nr 2111/2005/WE.

9. Skargę wnosi się w postaci papierowej na adres Urzędu albo w postaci elektronicznej za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej (ePUAP) albo zamieszczonego na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu formularza kontaktowego dedykowanego do składania skarg pasażera.

10. Skarga pasażera zawiera:

1) imię i nazwisko lub nazwę stron sporu;

2) miejsce zamieszkania albo siedzibę oraz adres korespondencyjny stron sporu;

3) datę urodzenia pasażera;

4) wskazanie, czy lot był bezpośrednio związany z działalnością gospodarczą lub zawodową pasażera;

5) opis okoliczności uzasadniających żądanie.

11. Skarga pasażera może być wniesiona w języku polskim lub angielskim. Do skargi pasażera należy dołączyć co najmniej:

1) kopię reklamacji złożonej u przewoźnika lotniczego, organizatora turystyki albo sprzedawcy biletów;

2) kopię odpowiedzi na reklamację, o której mowa w pkt 1, albo oświadczenie, że nie została ona udzielona w terminie 30 dni od dnia złożenia reklamacji;

3) kopię potwierdzonej rezerwacji w rozumieniu art. 2 lit. g rozporządzenia nr 261/2004/WE, na dany lot.

12. Rzecznik Praw Pasażera może wezwać do uzupełnienia skargi pasażera o dane lub dokumenty niezbędne do rozpatrzenia sporu, potwierdzające informacje w zakresie, o którym mowa w ust. 8 i 10, wyznaczając w tym celu odpowiedni termin. Jeżeli skarga pasażera nie została uzupełniona w wyznaczonym terminie, pozostawia się ją bez rozpoznania. W wezwaniu zawiera się pouczenie o skutkach niezachowania terminu.

13. W przypadku gdy skarga pasażera dotyczy lotów innych niż określone w ust. 1, Rzecznik Praw Pasażera pozostawia skargę bez rozpoznania i niezwłocznie informuje pasażera o organie lub podmiocie właściwym do rozpatrzenia skargi.

14. Zadaniem Rzecznika Praw Pasażera jest umożliwienie zbliżenia stanowisk stron postępowania, o którym mowa w ust. 1, w celu rozwiązania przez nie sporu w terminie nie dłuższym niż 90 dni kalendarzowych od dnia otrzymania przez Rzecznika Praw Pasażera kompletnej skargi pasażera. Termin ten może zostać przedłużony na zgodny wniosek stron postępowania.

15. Skargę pasażera pozostawia się bez rozpoznania, w przypadku gdy upłynął rok od dnia, w którym lot będący przedmiotem skargi został wykonany albo miał być wykonany. O pozostawieniu skargi pasażera bez rozpoznania informuje się skarżącego.

16. Rzecznik Praw Pasażera kończy postępowanie, o którym mowa w ust. 1, w przypadku gdy:

1) przewoźnik lotniczy lub organizator turystyki nie wyrazi zgody na udział w tym postępowaniu albo nie udzieli odpowiedzi w terminie 21 dni od dnia otrzymania pisma Rzecznika Praw Pasażerów informującego o wszczęciu postępowania,

2) nie dojdzie do rozwiązania sporu w terminie, o którym mowa w ust. 14

– o czym informuje strony sporu.

17. Rzecznik Praw Pasażera odmawia prowadzenia postępowania, o którym mowa w ust. 1, w przypadku gdy:

1) skarga pasażera została ponownie złożona w tej samej sprawie do Rzecznika Praw Pasażera;

2) sprawa o to samo roszczenie między tymi samymi stronami jest w toku albo została już rozpatrzona przez podmiot uprawniony, o którym mowa w ustawie z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich, inny właściwy podmiot albo sąd;

3) skarga pasażera służy spowodowaniu uciążliwości dla przewoźnika lotniczego lub organizatora turystyki.

18. W zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się przepisy ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich, z tym że spór może być prowadzony pomiędzy przedsiębiorcami.

Rozdział 2

Nadzór w zakresie praw pasażerów

Art. 205b. 1. Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad przestrzeganiem:

1) rozporządzenia nr 261/2004/WE – przez przewoźników lotniczych,

2) rozporządzenia nr 2111/2005/WE – przez przewoźników lotniczych, organizatorów turystyki i sprzedawców biletów,

3) rozporządzenia nr 1107/2006/WE – przez przewoźników lotniczych, zarządzających lotniskami i organizatorów turystyki

– zwanych dalej „podmiotami nadzorowanymi”.

2. Prezes Urzędu przeprowadza postępowanie nadzorcze w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, także na pisemny wniosek Rzecznika Praw Pasażera wskazujący zaistnienie uzasadnionego podejrzenia naruszenia przepisów, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2.

3. W ramach nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu prowadzi kontrole, o których mowa w dziale II rozdziale 3, oraz może żądać udzielenia informacji dla wyjaśnienia przestrzegania przepisów, o których mowa w ust. 1.

4. Informacje mogą być przekazywane w języku polskim lub angielskim. Informacje przekazywane w innym języku powinny zostać przetłumaczone przez podmiot nadzorowany na język polski albo angielski, na wniosek Prezesa Urzędu.

5. W przypadku nieprzedstawienia żądanych informacji we wskazanym przez Prezesa Urzędu terminie przyjmuje się, że doszło do naruszenia przepisów, o których mowa w ust. 1.

6. Prezes Urzędu powiadamia na piśmie podmiot nadzorowany o wynikach nadzoru, a w razie stwierdzenia nieprawidłowości:

1) wskazuje ich zakres i wyznacza termin do ich usunięcia – w przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia nr 1107/2006/WE;

2) wskazuje ich zakres i poucza o treści art. 209uf – w przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia nr 261/2006/WE lub rozporządzenia nr 2111/2005/WE.

7. Podmiot nadzorowany, w terminie 14 dni od dnia powiadomienia o wynikach nadzoru, może zgłosić Prezesowi Urzędu pisemnie zastrzeżenia w tym zakresie wraz z uzasadnieniem.

8. W przypadku uchybienia terminu, o którym mowa w ust. 7, Prezes Urzędu przywraca termin na wniosek podmiotu nadzorowanego złożony w terminie 7 dni od dnia ustania przyczyny uchybienia terminu, jeżeli podmiot ten uprawdopodobni, że uchybienie nastąpiło bez jego winy. Jednocześnie ze złożeniem wniosku należy zgłosić zastrzeżenia, o których mowa w ust. 7.

9. W przypadku zgłoszenia zastrzeżeń Prezes Urzędu dokonuje ich analizy i, jeżeli jest to uzasadnione wynikami dokonanej analizy, podejmuje dodatkowe czynności kontrolne, a w przypadku stwierdzenia zasadności zastrzeżeń zmienia lub uzupełnia pisemną informację o wynikach nadzoru.

10. W razie nieuwzględnienia zastrzeżeń, w całości lub w części, Prezes Urzędu informuje o tym podmiot nadzorowany na piśmie.

11. W terminie 3 dni od dnia upływu terminu wyznaczonego do usunięcia nieprawidłowości podmiot nadzorowany informuje pisemnie Prezesa Urzędu o sposobie usunięcia nieprawidłowości.

12. W przypadku nieprzedstawienia informacji o sposobie usunięcia nieprawidłowości w terminie, o którym mowa w ust. 11, przyjmuje się, że nieprawidłowości nie zostały usunięte.

Rozdział 3

Dochodzenie roszczeń

Art. 205c. 1. Dochodzenie roszczeń majątkowych wynikających z przepisów:

1) rozporządzenia nr 261/2004/WE,

2) rozporządzenia nr 2111/2005/WE

– przysługuje pasażerowi po wyczerpaniu postępowania reklamacyjnego.

2. Postępowanie reklamacyjne uważa się za wyczerpane w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów rozpatrzył reklamację albo upłynął termin do jej rozpatrzenia. Reklamacja powinna być rozpatrzona w terminie 30 dni od dnia jej złożenia.

3. Reklamację składa się w formie pisemnej albo elektronicznej w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego.

4. Jeżeli przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów zapewnia możliwość złożenia reklamacji drogą elektroniczną, pasażer może także złożyć reklamację w formie dokumentowej w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego za pośrednictwem poczty elektronicznej lub formularza elektronicznego zamieszczonego na stronie internetowej tego przewoźnika lotniczego, organizatora turystyki albo sprzedawcy biletów.

5. Przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów ma obowiązek niezwłocznie przesłać pasażerowi na trwałym nośniku informacji potwierdzenie otrzymania reklamacji złożonej w sposób, o którym mowa w ust. 4.

6. Przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów przekazuje pasażerowi odpowiedź na reklamację w formie, w jakiej reklamacja została złożona. Jeżeli przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów nie udzielił odpowiedzi na reklamację w terminie, o którym mowa w ust. 2, uważa się, że uznał reklamację.

7. Roszczenia majątkowe pasażerów wynikające z przepisów, o których mowa w ust. 1, przedawniają się z upływem 1 roku od dnia wykonania przewozu, a w przypadku gdy przewóz nie został wykonany – od dnia, w którym miał być wykonany.

8. Bieg przedawnienia roszczeń majątkowych zawiesza się na okres od dnia złożenia reklamacji do dnia udzielenia na nią odpowiedzi albo do dnia, w którym upłynął termin na jej rozpatrzenie.

DZIAŁ XI

Odpowiedzialność cywilna

Rozdział 1

Odpowiedzialność za szkody spowodowane przez ruch statków powietrznych

Art. 206. 1. Odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych podlega przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszanymi za pomocą sił przyrody, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3 oraz art. 207.

2. Odpowiedzialność, o której mowa w ust. 1, nie powstaje, jeżeli szkoda wynikła z samego faktu przelotu statku powietrznego odbywającego się zgodnie z obowiązującymi przepisami.

3. Do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody powstałe przy przewozie lotniczym stosuje się przepisy rozdziału 2.

Art. 207. 1. Odpowiedzialność za szkody, o których mowa w art. 206, ponosi osoba eksploatująca statek powietrzny.

2. Za osobę eksploatującą statek powietrzny uważa się osobę, która go używała w czasie spowodowania szkody.

3. Osobę, która przekazała prawo używania statku powietrznego innej osobie, uważa się za eksploatującą statek powietrzny, jeżeli zachowała prawo decydowania w sprawach wykonywania lotu.

4. Za używającą statek powietrzny uważa się osobę, która używa go bądź sama, bądź przez osoby za nią działające, choćby przekroczyły udzielone im uprawnienia.

5. Osobę wpisaną do rejestru statków jako użytkownika uważa się za osobę eksploatującą statek powietrzny i ponoszącą odpowiedzialność za szkodę, chyba że udowodni, że eksploatującą w danym czasie była inna osoba.

6. Odpowiedzialność za szkody ponosi również osoba, która bezprawnie używa statku powietrznego; solidarnie z nią odpowiedzialność ponoszą osoby określone w ust. 1–5, chyba że użycie statku powietrznego nastąpiło bez ich winy.

7. Solidarnie z osobami określonymi w ust. 1–6 odpowiadają osoby, z których winy szkoda powstała.

8. W przypadku lotu cywilnego statku powietrznego wykonywanego w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu ładunków lub żołnierzy, funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Służby Ochrony Państwa oraz pracowników wojska, solidarnie z osobami określonymi w ust. 1–7 odpowiada Skarb Państwa reprezentowany przez jednostkę organizacyjną lub związek organizacyjny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko do użytkowania.

Rozdział 2

Odpowiedzialność za szkody związane z przewozem lotniczym

Art. 208. 1. Przewoźnik lotniczy odpowiada za szkody w przewozie pasażerów, bagażu i towarów na zasadach określonych w umowach międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską, stosownie do zakresu ich stosowania.

2. Postanowienia umów, o których mowa w ust. 1, stosuje się również do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody w przewozie międzynarodowym niepodlegającym tym umowom, a rozpoczynającym się lub kończącym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub z wykonywaniem lądowania handlowego na tym terytorium oraz w przewozie lotniczym krajowym. W przypadku przyjęcia przez Rzeczpospolitą Polską różnych umów międzynarodowych oraz zmian i uzupełnień do nich w przewozie tym stosuje się jedynie postanowienia umowy ostatnio ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską.

3. W odniesieniu do szkód na osobie pasażera minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii organizacji przewoźników lotniczych i organizacji przedsiębiorstw ubezpieczeniowych:

1) uznać jako obowiązujący system umożliwiający zapewnienie odszkodowań powyżej kwot należnych od przewoźnika lotniczego za odpowiednią dopłatą do opłaty przewozowej, pobieraną przez przewoźnika lotniczego na rzecz takiego systemu.

2) (uchylony)

4. (uchylony)

5. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, tryb reklamacji i zgłaszania roszczeń wobec przewoźników lotniczych w przypadkach powstania szkód przy przewozie lotniczym.

Rozdział 3

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej

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 (WE) nr 785/2004 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, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 160), z zastrzeżeniem przepisów wydanych na podstawie art. 33 ust. 2.

1a.[73)] **Użytkownicy będący operatorami systemów bezzałogowych statków powietrznych użytkujący bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z wykonywanymi operacjami.**

2. W przypadku niehandlowej eksploatacji statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) nieprzekraczającej 2700 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 ust. 2, wynosi równowartość 100 000 SDR.

2a. Organizacja szkoląca do specjalności, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 4 i 4a oraz w art. 95 ust. 2 pkt 8 i 9, jest obowiązana do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z prowadzoną działalnością, którego równowartość w złotych, w odniesieniu do jednego zdarzenia, wynosi 50 000 SDR. Obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej powstaje najpóźniej na dzień przed rozpoczęciem działalności szkoleniowej tej organizacji.

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.

[73)] Dodany przez art. 1 pkt 25 lit. a ustawy, o której mowa w odnośniku 2; wejdzie w życie z dniem 13 listopada 2025 r.

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.

8.[74)] **Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego, o którym mowa w ust. 1a, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc pod uwagę specyfikę operacji wykonywanych przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.**

DZIAŁ XIA

Administracyjne kary pieniężne

Art. 209a. 1. Podmiot, który nie usunął niezgodności w wykonywaniu obowiązków określonych w przepisach rozporządzenia nr 2015/1998/UE albo rozporządzenia nr 300/2008/WE, stwierdzonych w ramach kontroli, o której mowa w art. 29b ust. 7, podlega karze pieniężnej w wysokości od 5000 do 50 000 zł.

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

Art. 209b. Podmiot nadzorowany:

1) wobec którego na podstawie informacji lub dokumentów uzyskanych w ramach nadzoru, o którym mowa w art. 205b ust. 1, stwierdzono rażące naruszenie przepisów prawa Unii Europejskiej, o których mowa w art. 205b ust. 1, lub

2) który nie usunął nieprawidłowości stwierdzonych w ramach nadzoru, o którym mowa w art. 205b ust. 1, w terminie wyznaczonym przez Prezesa Urzędu

– podlega karze pieniężnej w wysokości do 100 000 zł.

Art. 209c. 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej działająca z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzenia nr 550/2004/WE lub rozporządzenia nr 552/2004/WE podlega karze pieniężnej w wysokości od 20 000 do 40 000 zł.

2. Kto działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzenia nr 255/2010/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 5000 do 50 000 zł.

3. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 3 do ustawy.

4. Uprawniony podmiot, o którym mowa w art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 550/2004/WE, sprawujący 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. Podmiot, który co najmniej dwukrotnie w okresie 6 miesięcy w odniesieniu do tego samego przepisu narusza obowiązki określone w przepisach rozporządzenia nr 1321/2014/UE lub rozporządzenia nr 748/2012/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 do 10 000 zł.

2. Wykaz naruszeń obowiązków, 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 w terminie określonym w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93/WE albo w terminie określonym przez Prezesa Urzędu w żądaniu, o którym mowa w art. 68 ust. 3 pkt 8, 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;

74) Dodany przez art. 1 pkt 25 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 2; wejdzie w życie z dniem 13 listopada 2025 r.

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 obsłużonych w porcie lotniczym w roku poprzednim:

1) 2000 zł w przypadku obsłużenia do 100 000 pasażerów;

2) 4000 zł w przypadku obsłużenia od 100 001 do 500 000 pasażerów;

3) 6000 zł w przypadku obsłużenia od 500 001 do 1 000 000 pasażerów;

4) 8000 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 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. 209j. 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. 209k. 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 i 8–11;

2) 50 000 zł w przypadku usług, o których mowa w art. 176 pkt 3–5 i 7.

Art. 209l. 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 nr 1 do rozporządzenia nr 1035/2011/UE

– podlega karze pieniężnej w wysokości do 0,5 % obrotu przedsiębiorstwa osiągniętego w roku poprzednim, nieprzekraczającej kwoty 50 000 zł.

Art. 209m. 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 utrudniania 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. 209n. Przewoźnik lotniczy wykonujący przewóz lotniczy bez zezwolenia, o którym mowa w art. 193 ust. 1 lub 2, lub upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2 lub 5, 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) – stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;

2) 20 000 zł w przypadku przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego.

Art. 209o. 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.

3.[75)] **Podmiot, który nie zawarł umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, o której mowa w art. 209 ust. 1a, podlega karze pieniężnej w wysokości 4000 zł.**

Art. 209p. Użytkownik statku powietrznego, który działa z naruszeniem obowiązków dotyczących bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, podlega karze pieniężnej w zakresie określonym w załączniku nr 5 do ustawy.

Art. 209q. 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. 209r. Kto organizuje pokazy lotnicze bez zgody Prezesa Urzędu, o której mowa w art. 123 ust. 1b, podlega karze pieniężnej w wysokości 5000 zł.

Art. 209s. Kto wykonuje działalność w lotnictwie cywilnym bez:

1) ważnego certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 1,

2) wykazu zatwierdzeń szczególnych, zgłoszenia wykonywania zarobkowych operacji specjalistycznych, zgłoszenia wykonywania operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym, zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka lub zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych

– podlega karze w wysokości do 20 000 zł.

Art. 209t. Kto wykonuje działalność w lotnictwie cywilnym z przekroczeniem uprawnień wynikających z posiadanego certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 1, wykazu zatwierdzeń szczególnych, zgłoszenia wykonywania zarobkowych operacji specjalistycznych, zgłoszenia wykonywania operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym, zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka lub zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych, podlega karze do 10 000 zł.

Art. 209u. 1. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie wykonywania przewozu lotniczego, który wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 202a:

1) nie przekazał informacji – podlega karze pieniężnej w wysokości 22 500 zł,

75) Dodany przez art. 1 pkt 26 ustawy, o której mowa w odnośniku 2; wejdzie w życie z dniem 13 listopada 2025 r.

2) przekazał informację nieprawdziwą – podlega karze pieniężnej w wysokości 18 000 zł,

3) przekazał informację niepełną – podlega karze pieniężnej w wysokości 13 500 zł

– za każdy lot, w którym odpowiednio nie przekazał informacji, przekazał informację nieprawdziwą lub przekazał informację niepełną.

2. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wymierza na uzasadniony wniosek komendanta placówki Straży Granicznej właściwego ze względu na miejsce przekroczenia granicy państwowej przez pasażerów statku powietrznego. Do wniosku tego komendant dołącza akta sprawy wraz z niezbędnymi dowodami.

Art. 209ua. Podmiot zarządzający przepływem ruchu lotniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 5 rozporządzenia nr 255/2010/UE, który narusza obowiązek określony w art. 67fa ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł.

Art. 209ub. Koordynator, o którym mowa w art. 67b, lub zarządzający lotniskiem, który narusza obowiązek określony w art. 67fa ust. 2, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł.

Art. 209uc. Zarządzający lotniskiem, który narusza obowiązek określony w art. 68 ust. 3 pkt 1a, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł.

Art. 209ud. 1. Użytkownik statku powietrznego, który celowo i co najmniej dwukrotnie w okresie 6 miesięcy, w odniesieniu do tego samego portu lotniczego, wykonuje operacje lotnicze w terminach znacznie różniących się od przydzielonych czasów na start lub lądowanie, bez uzyskania przydzielonych czasów na start lub lądowanie lub wykorzystuje czasy na start lub lądowanie w sposób znacznie różniący się od sposobu wskazanego w chwili przydzielenia, gdy powoduje to zakłócenia w porcie lotniczym lub operacjach lotniczych, podlega karze pieniężnej w wysokości do 100 000 zł.

2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wymierza po uzyskaniu od koordynatora zawiadomienia o naruszeniu, o którym mowa w ust. 1.

3. Do zawiadomienia koordynator dołącza dokumenty potwierdzające naruszenie wraz z opisem naruszenia, o którym mowa w ust. 1. Wymierzając karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, Prezes Urzędu bierze pod uwagę stopień szkodliwości naruszenia w stosunku do operacji wykonywanych przez innych użytkowników lotniska oraz liczbę naruszeń, których dopuścił się użytkownik statku powietrznego.

Art. 209ue. Członek personelu lotniczego będący posiadaczem licencji wydanej zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 1178/2011/UE, który wbrew obowiązkowi, o którym mowa w FCL.070 lit. b załącznika I Część FCL do rozporządzenia nr 1178/2011/UE, nie zwrócił Prezesowi Urzędu zawieszonej albo cofniętej licencji, podlega karze pieniężnej w wysokości 750 zł.

Art. 209uf. Podmiot inny niż wskazany w art. 28 ust. 5a i 5b, który nie usunął stwierdzonych nieprawidłowości w terminie określonym w protokole kontroli, podlega karze pieniężnej w wysokości od 1000 do 10 000 zł.

Art. 209ug. Użytkownik statku powietrznego użytkujący go na podstawie umowy, o której mowa w art. 41 ust. 1, bez zatwierdzenia, o którym mowa w art. 41, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

Art. 209uh. Podmiot posiadający certyfikat, podmiot, o którym mowa w art. 163c, albo podmiot, o którym mowa w art. 163d, w razie bezskutecznego upływu terminu do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa, o którym mowa w art. 161 ust. 5, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

Art. 209ui. Podmiot prowadzący działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, który wbrew przepisom art. 135e ust. 1 pociągnął swojego pracownika do odpowiedzialności z tytułu naruszenia, niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków pracowniczych, o których mowa w przepisach Kodeksu pracy, albo wbrew przepisom art. 135e ust. 2 pociągnął osobę wykonującą dla niego czynności na podstawie umowy cywilnoprawnej do odpowiedzialności z tytułu niewykonania albo nienależytego wykonania zobowiązania z tytułu umowy wzajemnej, w związku ze zgłoszeniem zdarzenia w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń, o których mowa w rozporządzeniu nr 376/2014/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 25 000 zł.

Art. 209uj. Członek załogi statku powietrznego, który podejmując się wykonywania czynności dla więcej niż jednego podmiotu, narusza obowiązki wynikające z przepisów CAT.GEN.MPA.100 lit. b pkt 4 i 5 załącznika IV, lub NCC.GEN.105 lit. f załącznika VI lub SPO.GEN.105 lit. f załącznika VIII do rozporządzenia nr 965/2012/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł za każde stwierdzone naruszenie w zależności od liczby godzin przekroczenia limitów czasu pracy.

Art. 209uk. 1. Zarządzający lotniskiem, który narusza obowiązki wynikające z rozporządzenia nr 139/2014/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 10 000 do 20 000 zł.

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

Art. 209ul. Podmiot, który nie usunął niezgodności stwierdzonych w ramach kontroli, o której mowa w art. 29b ust. 7, dotyczących wykonania obowiązków określonych w art. 188e ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 5000 zł.

Art. 209um. 1. Przewoźnik lotniczy, który narusza obowiązki lub warunki wynikające z przepisów art. 23 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, podlega karze pieniężnej w wysokości do 20 000 zł.

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

Art. 209un.[76)] 1. Kto wykonuje operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego niezgodnie z warunkami wykonywania operacji w danej strefie geograficznej, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł za każde naruszenie.

2. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który nie zarejestrował się w rejestrze operatorów, w przypadkach określonych w art. 14 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

3. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który nie poinformuje w terminie o zmianie danych zawartych w rejestrze operatorów dotyczących tego operatora, podlega karze pieniężnej w wysokości 500 zł.

4. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego operację w kategorii „otwartej", o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, z naruszeniem warunków wykonywania takiej operacji określonych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 4000 zł za każde naruszenie.

5. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, bezzałogowym statkiem powietrznym niezgodnym z art. 40 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/945/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

6. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego niespełniającego warunków określonych w art. 40 ust. 3 rozporządzenia nr 2019/945/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

7. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, nie posiadając ważnego na dzień wykonywania operacji zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

8. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem warunków scenariusza standardowego, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 4000 zł za każde naruszenie.

9. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego operację w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, naruszając warunki certyfikatu LUC, podlega karze pieniężnej w wysokości 12 000 zł.

10. Pilot bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem warunków wykonywania operacji określonych w scenariuszu standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 3000 zł.

11. Pilot bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem warunków wykonywania operacji określonych w krajowym scenariuszu standardowym, podlega karze pieniężnej w wysokości 4000 zł.

12. Pilot bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem wymogów, o których mowa w art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 500 zł.

13. Pilot bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego niezgodnie z zezwoleniem na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 250 zł.

14. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego operację w kategorii „certyfikowanej", o której mowa w art. 6 rozporządzenia nr 2019/947/UE, z naruszeniem art. 7 ust. 3 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 15 000 zł.

[76)] Dodany przez art. 1 pkt 27 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

15. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego operację w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, z naruszeniem art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

16. Pilot bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z przekroczeniem zaleceń i ograniczeń określonych przez producenta systemów bezzałogowych statków powietrznych w rozumieniu art. 3 pkt 13 rozporządzenia nr 2019/945/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 1000 zł.

17. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem art. 14 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

18. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem art. 14 ust. 7 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 15 000 zł.

19. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem art. 14 ust. 8 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 300 zł.

Art. 209w. 1.[77)] Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a–209un, nakłada Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.

2. Nakładając kary pieniężne, o których mowa w art. 209a ust. 2, art. 209b, art. 209c ust. 2 w zakresie naruszeń, o których mowa w pkt 3.2–3.6, 3.9 i 3.10 załącznika nr 3 do ustawy, art. 209e, art. 209f, art. 209l, art. 209m, art. 209ua–209uf, art. 209ul lub art. 209um, Prezes Urzędu bierze pod uwagę:

1) wagę i okoliczności naruszenia prawa;

2) częstotliwość niedopełniania w przeszłości obowiązku albo naruszania zakazu tego samego rodzaju co niedopełnienie obowiązku albo naruszenie zakazu, w następstwie którego ma być nałożona kara;

3) stopień przyczynienia się strony, na którą jest nakładana administracyjna kara pieniężna, do powstania naruszenia prawa;

4) działania podjęte przez stronę dobrowolnie w celu uniknięcia skutków naruszenia prawa;

5) wielkość przedsiębiorstwa.

3. Nakładając kary pieniężne, o których mowa w art. 209s, art. 209t i art. 209uj, Prezes Urzędu bierze pod uwagę przesłanki określone w ust. 2 pkt 1 i 5.

4. W przypadku stwierdzenia naruszenia, o którym mowa w art. 209h albo art. 209m, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, określa zakres naruszenia oraz termin jego usunięcia pod rygorem nałożenia kary pieniężnej określonej w tych przepisach w przypadku nieusunięcia naruszenia w wyznaczonym terminie.

Art. 209x. 1. Zarządzający lotniskiem, który wbrew obowiązkowi określonemu w art. 68 ust. 4 nie zapewnia fizycznego oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych określonych w art. 2 pkt 3 rozporządzenia 2016/399/UE od pasażerów innych lotów podlegających odprawie granicznej, podlega karze pieniężnej w wysokości 20 000 zł.

2. Zarządzający lotniskiem, przewoźnik lotniczy oraz agent obsługi naziemnej, który wbrew obowiązkowi określonemu w art. 68 ust. 5 nie skierował pasażerów do odpowiednich części portu lotniczego, podlega karze pieniężnej w wysokości 20 000 zł.

3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1 i 2, nakłada w drodze decyzji administracyjnej komendant placówki Straży Granicznej właściwy dla miejsca położenia lotniska międzynarodowego, na którym jest utworzone lotnicze przejście graniczne.

Art. 209xa. 1. Zarządzający lotniskiem, przewoźnik lotniczy i Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, którzy:

1) nie realizują obowiązku określonego w art. 189f ust. 5 zdanie pierwsze,

2) realizując obowiązek określony w art. 189f ust. 6, przekazują informację nieprawdziwą lub niepełną za dany kwartał

– podlegają karze pieniężnej w wysokości od 2000 do 20 000 zł.

2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, Komendant Główny Straży Granicznej po stwierdzeniu uchybień w ramach kontroli.

77) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 28 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

Art. 209xb. 1. Podmiot, na którego wniosek Prezes Urzędu występuje o informację o istnieniu negatywnych przesłanek, który:

1) nie realizuje obowiązku określonego w art. 189f ust. 5 zdanie drugie,

2) nie realizuje obowiązku określonego w art. 189f ust. 8 lub realizując ten obowiązek, przekazuje informację nieprawdziwą lub niepełną za dany kwartał

– podlega karze pieniężnej w wysokości od 2000 do 20 000 zł.

2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, Prezes Urzędu po stwierdzeniu uchybień w ramach kontroli, o której mowa w art. 29b ust. 7.

Art. 209y. Należności z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.

DZIAŁ XII

Przepisy karne

Art. 210. 1. Kto:

1) wbrew art. 35 ust. 4 ustawy, będąc właścicielem lub użytkownikiem statku powietrznego, nie przestrzega przepisów dotyczących polskiego rejestru statków powietrznych, a w szczególności odmawia złożenia Prezesowi Urzędu żądanych wyjaśnień w sprawach zarejestrowanego statku powietrznego,

2) wykonuje lot statkiem powietrznym niemającym wymaganych znaków i napisów,

3) będąc członkiem zarządu, wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 64 ust. 1 ustawy, 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,

3a) będąc członkiem zarządu, wbrew obowiązkowi, 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 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,

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

5) (utracił moc)

5a) wbrew obowiązkowi określonemu w art. 83a ust. 1 ustawy nie stosuje się do nakazu lub zakazu zawartego w przepisach porządkowych wydanych na podstawie art. 83a ust. 2 obowiązujących na lotnisku,

6) zarządzając lotniskiem, nie przestrzega przepisów dotyczących rejestru lotnisk,

7) wbrew zakazom lub ostrzeżeniom podanym do powszechnej wiadomości przy pomocy tablic lub w inny sposób przez zarządzającego lotniskiem narusza postanowienia nakazów i zakazów ustanowionych przez zarządzającego,

8) (uchylony)

9) wbrew art. 115 ust. 1 ustawy nie wykonuje poleceń dowódcy statku powietrznego związanych z porządkiem na pokładzie,

10) wbrew art. 158 ustawy, będąc użytkownikiem statku powietrznego lub działając za osobę prawną będącą takim użytkownikiem, narusza obowiązki w zakresie bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych,

11) (uchylony)

12) (uchylony)

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 ustawy

14) (uchylony)

15) (uchylony)

– podlega karze grzywny.

2. Tej samej karze podlega, kto, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w ust. 1.

3. Podżeganie do popełnienia wykroczeń określonych w ust. 1, pomocnictwo oraz usiłowanie podlegają karze określonej w ust. 1.

4. W przypadkach określonych w ust. 1–3 orzekanie następuje w trybie przepisów o postępowaniu w sprawach o wykroczenia.

Art. 211. 1. Kto:

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

2) wbrew obowiązkom określonym w art. 45 wykonuje lot statkiem powietrznym,

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

3) wbrew art. 84 lub wymaganiom zawartym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 85 ustawy, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, narusza przepisy o ratownictwie na lotniskach i ochronie przeciwpożarowej lotnisk,

4) wbrew art. 87 ust. 1, art. 87^1 ust. 6, 7 i 10 i art. 87^2 ust. 1 ustawy wznosi przeszkody lotnicze, dopuszcza do ich powstania lub ich nie usuwa lub przeszkód takich nie zgłasza lub nie oznakowuje,

4a) wbrew art. 87^4 ust. 1 i art. 87^6 sadzi, uprawia, lub dopuszcza do wzrostu drzewa lub krzewu stanowiącego przeszkodę lotniczą lub zasłaniającego świetlne systemy podejścia, dokonuje budowy lub rozbudowy obiektu budowlanego, sprzyjającego występowaniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu lotniczego statków powietrznych, a także hoduje lub wypuszcza ptaki stwarzające zagrożenie dla ruchu statków powietrznych,

4b)[78)] wbrew art. 87^{1a} ust. 1 nie zgłasza do Ministra Obrony Narodowej obiektu budowlanego, o którym mowa w tym przepisie,

4c)[78)] wbrew art. 87^{1a} ust. 6 pkt 2 i 3 nie zawiadamia Ministra Obrony Narodowej o zmianie wysokości obiektu budowlanego, o którym mowa w art. 87^{1a} ust. 1, skutkującej wygaśnięciem obowiązku jego zgłoszenia albo o likwidacji tego obiektu budowlanego,

5) wbrew art. 97 ustawy wykonuje lot lub inne czynności lotnicze, nie mając ważnej licencji lub świadectwa kwalifikacji lub niezgodnie z ich treścią i warunkami,

6) wbrew art. 105 ust. 2 ustawy wykonuje loty lub inne czynności lotnicze mimo utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej,

7) wbrew art. 115 ust. 1 ustawy nie wykonuje poleceń dowódcy statku powietrznego związanych z bezpieczeństwem lotu,

8) wbrew art. 122 ust. 2 nie wykonuje poleceń organów, o których mowa w tym przepisie,

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

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

10) działając we własnym imieniu lub za osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej prowadzącą przedsiębiorstwo:

   a) podejmuje lub prowadzi działalność gospodarczą w zakresie transportu lotniczego i innych usług lotniczych bez wymaganej koncesji, zezwolenia lub certyfikatu albo niezgodnie z ich warunkami i ograniczeniami,

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

11) (uchylony)

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 olśnienie, oślepienie lub wystąpienie poświaty i w rezultacie stworzyć zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub zdrowia załogi i pasażerów na jego pokładzie

– podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.

2. Tym samym karom podlega, kto, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w ust. 1.

[78)] Dodany przez art. 1 pkt 3 ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

Art. 212. 1. Kto:

1) wykonując lot przy użyciu statku powietrznego:
   a) narusza przepisy dotyczące ruchu lotniczego obowiązujące w obszarze, w którym lot się odbywa,
   b) przekracza granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków zezwolenia,
   c) narusza, wydane na podstawie art. 119 ust. 2 ustawy, zakazy lub ograniczenia lotów w polskiej przestrzeni powietrznej wprowadzone ze względu na konieczność wojskową lub bezpieczeństwo publiczne,
   d) wbrew art. 122 ustawy nie stosuje się do poleceń organów państwa, w którym lot się odbywa, a także poleceń otrzymanych od jego państwowego statku powietrznego, nakazujących lądowanie na wskazanym lotnisku lub inne postępowanie załogi,
2) wbrew art. 116 ust. 1 wnosi lub używa na pokładzie statku powietrznego broni palnej, broni gazowej lub materiałów wybuchowych,
3) wbrew art. 125 ust. 1 ustawy używa obowiązujących w ruchu lotniczym znaków i sygnałów do celów niezwiązanych z tym ruchem albo w sposób mogący wprowadzić w błąd organy służby ruchu lotniczego lub załogi statków powietrznych,
4)[79] wbrew art. 125 ust. 2 używa nadawczych urządzeń radiowych działających w pasmach częstotliwości wyznaczonych na podstawie przepisów art. 62 ust. 3 ustawy z dnia 12 lipca 2024 r. – Prawo komunikacji elektronicznej dla łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej,
5) uszkadza lub czyni niezdolnym do użycia lotnisko albo znajdujące się na lotnisku lub poza nim urządzenia służące dla potrzeb ruchu lotniczego,
6) używając jakiegokolwiek urządzenia, substancji lub broni, niszczy lub poważnie uszkadza znajdujące się na lotnisku i niewykonujące operacji lotniczych statki powietrzne albo powoduje przerwę w działalności tego lotniska, zagrażając bezpieczeństwu tego lotniska

– podlega karze pozbawienia wolności do lat 5.

2. Tej samej karze podlega, kto, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w ust. 1.

3. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.

Art. 212a. Nie podlega karze za przestępstwa nieumyślne określone w dziale XII ustawy oraz w art. 174 § 2 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383) oraz wykroczenia nieumyślne określone w dziale XII ustawy, z wyjątkiem art. 210 ust. 1 pkt 1–3a, zgłaszający zdarzenie lotnicze w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń, o których mowa w art. 135a i art. 135c, lub osoba wymieniona w zgłoszeniu, jeżeli o przestępstwie albo o wykroczeniu organy ścigania zostały zawiadomione w związku z tym zgłoszeniem, zanim organy te dowiedziały się o tym przestępstwie lub wykroczeniu.

DZIAŁ XIII

Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe

Rozdział 1

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 213–221. (pominięte)

Rozdział 2

Przepisy przejściowe i dostosowujące

Art. 222. (pominięty)

Art. 223. 1. Do postępowań administracyjnych w sprawach objętych przepisami niniejszej ustawy wszczętych, a niezakończonych przed dniem jej wejścia w życie, stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że do spraw dotyczących certyfikacji, o której mowa w art. 160, oraz koncesji i zezwoleń na prowadzenie lotniczej działalności gospodarczej stosuje się przepisy ustawy.

2. Do badań prowadzonych przez Główną Komisję Wypadków Lotniczych wszczętych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że badanie prowadzi Komisja, o której mowa w art. 17.

[79] Ze zmianą wprowadzoną przez art. 24 pkt 2 ustawy, o której mowa w odnośniku 61.

Art. 224. 1. Koncesje i zezwolenia na prowadzenie lotniczej działalności gospodarczej wydane na podstawie dotychczasowych przepisów podlegają dostosowaniu do przepisów niniejszej ustawy na wniosek zainteresowanego przedsiębiorcy złożony przed upływem 3 miesięcy od dnia wejścia tej ustawy w życie.

2. Przedsiębiorcy prowadzący przed dniem wejścia w życie ustawy lotniczą działalność gospodarczą, objętą przez ustawę obowiązkiem uzyskania koncesji lub zezwolenia, bez takiej koncesji lub zezwolenia, mogą tę działalność prowadzić nadal do czasu uzyskania odpowiednio koncesji lub zezwolenia, nie dłużej jednak niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, pod warunkiem złożenia odpowiedniego wniosku w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

3. Licencje i zaświadczenia wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednakże nie dłużej niż 3 lata od dnia wejścia w życie ustawy.

4. Przedsiębiorcom, o których mowa w ust. 1, spełniającym w dniu wejścia w życie ustawy wymagania określone ustawą udziela się odpowiednio koncesji i zezwoleń w terminie 6 miesięcy od dnia złożenia wniosku. Przedsiębiorcy ci są zwolnieni z opłat za uzyskanie koncesji lub zezwolenia.

5. Niniejsza ustawa nie narusza wynikających z odrębnych przepisów uprawnień obecnych zarządzających lotniskami do zarządzania nimi.

6. Instrukcje eksploatacji lotnisk wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednakże nie dłużej niż 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 225. 1. Stan prawny określony w art. 65 ust. 1 należy osiągnąć w terminie do dnia 31 grudnia 2010 r.

2. Dostosowanie umów lub decyzji uwłaszczeniowych zgodnie z art. 65 ust. 2 nastąpi w terminie do dnia 31 grudnia 2010 r.

Art. 225a. Do dnia 29 marca 2012 r., przepisów art. 71c ust. 1 nie stosuje się do obcych cywilnych samolotów zarejestrowanych we właściwych rejestrach państw rozwijających się spełniających łącznie następujące warunki:

1) wykonywały operacje lotnicze w porcie lotniczym położonym na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej w okresie od dnia 1 stycznia 1996 r. do dnia 31 grudnia 2001 r.;

2) w okresie, o którym mowa w pkt 1, były zarejestrowane we właściwym rejestrze państwa rozwijającego się i nadal są użytkowane przez osobę fizyczną zamieszkałą w tym kraju, jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej lub osobę prawną z siedzibą w tym kraju.

Art. 226. 1. Z dniem wejścia w życie ustawy minister właściwy do spraw transportu przekazuje Prezesowi Urzędu, wraz z aktami, sprawy, które przechodzą do zakresu jego działania i nie zostały zakończone do tego dnia.

2. Z dniem wejścia w życie ustawy pracownicy Ministerstwa Infrastruktury realizujący zadania, które przechodzą do zakresu działania Prezesa Urzędu, stają się pracownikami Urzędu.

3. Z dniem ogłoszenia ustawy dyrektor generalny Ministerstwa Infrastruktury jest obowiązany powiadomić pracowników o skutkach prawnych w zakresie ich stosunku pracy. Przepisy art. 23^1 § 4 i 5 Kodeksu pracy stosuje się odpowiednio.

Art. 227. 1. Z dniem wejścia w życie ustawy znosi się Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego.

2. Inspektorat, o którym mowa w ust. 1, przekazuje Urzędowi prowadzenie spraw z zakresu jego działania, wraz z aktami, niezakończonych do dnia zniesienia Inspektoratu.

3. Z dniem wejścia w życie ustawy pracownicy Inspektoratu, o którym mowa w ust. 1, stają się pracownikami Urzędu. Przepis art. 23^1 § 4 i 5 Kodeksu pracy stosuje się odpowiednio.

4. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Urzędowi składniki mienia Inspektoratu, o którym mowa w ust. 1, do dnia jego zniesienia w trybie określonym w art. 228.

Art. 228. 1. Minister właściwy do spraw transportu wyznaczy likwidatora, który sporządzi bilans zamknięcia Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego, sporządzi spis spraw, o których mowa w art. 227 ust. 2, oraz w drodze protokołu zdawczo-odbiorczego przekaże Urzędowi składniki majątkowe Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego.

2. Likwidator, o którym mowa w ust. 1, sporządzi spis spraw, o których mowa w art. 226 ust. 1, oraz w drodze protokołu zdawczo-odbiorczego przekaże Urzędowi składniki majątkowe Ministerstwa Infrastruktury służące dotychczas do realizacji zadań objętych zakresem działania Urzędu.

Art. 229. (pominięty)

Art. 230. (uchylony)

Rozdział 3

Przepisy końcowe

Art. 231. Traci moc ustawa z dnia 31 maja 1962 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. poz. 153, z późn. zm.[80)]).

Art. 232. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia[81)], z wyjątkiem art. 226 ust. 3 i art. 228 ust. 1, które wchodzą w życie z dniem ogłoszenia ustawy.

[80)] Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1984 r. poz. 272, z 1987 r. poz. 180, z 1988 r. poz. 324, z 1989 r. poz. 192, z 1996 r. poz. 199, z 1997 r. poz. 554, z 1998 r. poz. 668 oraz z 2000 r. poz. 1268.

[81)] Ustawa została ogłoszona w dniu 16 sierpnia 2002 r.

Załączniki do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r.
(Dz. U. z 2025 r. poz. 1431)

Załącznik nr 1

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
1.	**Naruszenie przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego**	
1.1.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 1.1.1, pkt 1.1.2.2 zdanie drugie, pkt 1.1.2.3 i pkt 1.1.3.3 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.2.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 1.2.1.1–1.2.2.6, pkt 1.2.3.1–1.2.3.4, pkt 1.2.3.7, pkt 1.2.6.3, pkt 1.2.6.7–1.2.7.5 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.3.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 1.3.1.1–1.3.1.6, pkt 1.3.2.1 i pkt 1.3.2.2 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.4.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 1.4.1.1, pkt 1.4.1.2, pkt 1.4.2.1 i pkt 1.4.4.1 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.5.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 1.5 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.6.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 3.1.1.1, pkt 3.1.1.3 i pkt 3.1.3 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.7.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 3.2.1.1, pkt 3.2.2.1–3.2.2.4 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.8.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 4.1.1.1–4.1.1.6, pkt 4.1.1.9, pkt 4.1.1.10 zdanie pierwsze, drugie i czwarte, pkt 4.1.1.11, pkt 4.1.2.1–4.1.2.9, pkt 4.1.2.11 i pkt 4.1.3.1 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.9.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 4.4 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.10.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 5.1.1–5.1.4 i pkt 5.1.7 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.11.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 5.2.1 i pkt 5.2.2 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.12.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 5.3.1.1–5.3.2.1 załącznika do rozporządzenia	20 000
1.13.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 5.4 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.14.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 6.2.1.1, pkt 6.2.1.2, pkt 6.2.1.4–6.2.1.6 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.15.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 6.3.1.3, pkt 6.3.2.1–6.3.2.3, pkt 6.3.2.5, pkt 6.3.2.6 lit. a, b, d–g, pkt 6.3.2.7 zdanie pierwsze, pkt 6.3.2.8 i pkt 6.3.2.9 zdanie pierwsze załącznika do rozporządzenia	30 000
1.16.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 6.4.1.3, pkt 6.4.2.1 i pkt 6.4.2.2 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.17.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 6.5.1, pkt 6.5.3 i pkt 6.5.4 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.18.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 6.6 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.19.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 6.8.3 i pkt 6.8.5.4 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.20.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 7.1.1 i pkt 7.1.2 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.21.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 7.2 załącznika do rozporządzenia	30 000

1.22.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 8.1.1.1, pkt 8.1.1.2, pkt 8.1.2.1, pkt 8.1.2.3, pkt 8.1.4.1–8.1.4.3, pkt 8.1.4.4 zdanie drugie i trzecie, pkt 8.1.4.5–8.1.4.7, pkt 8.1.5.1 i pkt 8.1.5.2 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.23.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 8.3.1 i pkt 8.3.2 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.24.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 9.1.1.1, pkt 9.1.1.3, pkt 9.1.2.1, pkt 9.1.2.3, pkt 9.1.3.1–9.1.3.3, pkt 9.1.3.4 zdanie drugie i trzecie, pkt 9.1.3.5–9.1.3.7 i pkt 9.1.4 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.25.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 9.3.1 i pkt 9.3.2 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.26.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 11.1.1–11.1.3, pkt 11.1.5–11.1.8 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.27.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 11.2.1.11, pkt 11.2.1.2, pkt 11.2.1.4, pkt 11.2.2–11.2.7 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.28.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 11.3 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.29.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 11.4 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.30.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 11.5.1 i pkt 11.5.2 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.31.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.1.1, pkt 12.1.2.2–12.1.4 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.32.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.2.2 i pkt 12.2.4 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.33.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.4.1, pkt 12.4.2.1, pkt 12.4.2.5–12.4.2.9 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.34.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.5.1.1 zdanie pierwsze, czwarte–siódme, pkt 12.5.1.2–12.5.1.4, pkt 12.5.2.1–12.5.2.4 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.35.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.6.1 i pkt 12.6.2 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.36.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.7.1, pkt 12.7.2.2 załącznika do rozporządzenia	50 000
1.37.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.9.1.1, pkt 12.9.1.2, pkt 12.9.1.4–12.9.1.6, pkt 12.9.1.8, pkt 12.9.2.2–12.9.2.8, pkt 12.9.3.1, pkt 12.9.3.3–12.9.3.6, pkt 12.9.3.8–12.9.3.11, pkt 12.9.3.13 i pkt 12.9.3.15 załącznika do rozporządzenia	30 000
1.38.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 12.11.1 akapity 3–5, pkt 12.11.2.1, pkt 12.12.1, pkt 12.12.2.2–12.12.2.4 załącznika do rozporządzenia	50 000
2.	**Naruszenie przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002**	
2.1.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 12	10 000
2.2.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 13	10 000
2.3.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 14	10 000

Załącznik nr 2

(uchylony)

Załącznik nr 3

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
1	**Naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej**	
1.1	Utrudnianie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej prac państwowej władzy nadzorującej polegających na weryfikowaniu spełniania przez tę instytucję wymogów rozporządzenia	20 000
1.2	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 1	40 000
1.3	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 2	40 000
1.4	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 3	20 000
1.5	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 1	20 000
1.6	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 2	20 000
2	**Naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym**	
2.1	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 2	20 000
3	**Naruszenia przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającego wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego**	
3.1	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 3	20 000
3.2	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 4	od 5000 do 10 000
3.3	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku przekazania którejkolwiek z informacji, o których mowa w art. 6 ust. 5	od 10 000 do 20 000
3.4	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej któregokolwiek z obowiązków, o których mowa w art. 6 ust. 6	od 15 000 do 30 000
3.5	Naruszenie przez użytkownika statku powietrznego obowiązku, o którym mowa w art. 9 ust. 2	od 5000 do 50 000
3.6	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej lub zarządzającego lotniskiem obowiązku, o którym mowa w art. 10 ust. 2	od 10 000 do 20 000
3.7	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku przekazywania przez organ ATS informacji o braku zgodności przestrzegania przydziałów czasu na start wynikających z ATFM w porcie lotniczym odlotu na poziomie 80 % lub poniżej w ciągu roku oraz o działaniach podjętych w celu zapewnienia przestrzegania przydziałów czasu na start wynikających z ATFM, o którym mowa w art. 11 ust. 1	10 000

3.8	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 11 ust. 2	10 000
3.9	Naruszenie przez strony, o których mowa w art. 1 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010, obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. a lub b, polegającego na zapoznaniu członków personelu zaangażowanych w ATFM z przepisami rozporządzenia, odpowiedniego ich przeszkolenia i zapewnienia posiadania przez nich odpowiednich kompetencji do wykonywania powierzonych im zadań	od 10 000 do 20 000
3.10	Naruszenie przez strony, o których mowa w art. 1 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010, obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 2 lit. a, b lub c, polegającego na: a) opracowaniu i przechowywaniu podręczników obsługi zawierających konieczne instrukcje i informacje umożliwiające ich personelowi stosowanie przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010, b) zagwarantowaniu, że podręczniki, o których mowa w lit. a, są spójne, dostępne i aktualizowane, a ich aktualizacja i dystrybucja podlega odpowiedniemu zarządzaniu w zakresie jakości i konfiguracji dokumentów, c) zagwarantowaniu, że metody pracy i procedury operacyjne są zgodne z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 255/2010	od 10 000 do 20 000

Załącznik nr 4

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
1	**Naruszenie przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w 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 1000 do 5000
1.2a	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A. 302 (a), (b), (g) załącznika Nr I	500
1.2b	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A. 303 załącznika Nr I	1000
1.3	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.304 załącznika Nr I	od 2000 do 5000
1.4	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.305 (a), (e), (f) załącznika Nr I	2000
1.4a	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A. 306 załącznika Nr I	3000
1.5	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.401 (a) załącznika Nr I	2000
1.6	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.402 (b) załącznika Nr I	1000
1.7	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.501 załącznika Nr I	3000
1.8	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.502 załącznika Nr I	5000
1.9	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.503 załącznika Nr I	5000
1.10	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.612 załącznika Nr I	5000
1.11	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.613 (a) załącznika Nr I	5000
1.12	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.614 załącznika Nr I	2000
1.13	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.617 załącznika Nr I	2000
1.14	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.619 (c) załącznika Nr I	5000
1.15	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.709 (a) załącznika Nr I	2000
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	2000
1.18	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.714 załącznika Nr I	2000
1.19	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.716 (c) załącznika Nr I	5000
1.20	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt M.A.803 (c) załącznika Nr I	2000
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	5000
1.23	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.40 (b) załącznika Nr II	1000

1.24	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.42 (b), (c) załącznika Nr II	5000
1.25	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.45 (a) załącznika Nr II	5000
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	2000
1.31	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 145.A.95 (c) załącznika Nr II	5000
1.32	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 66.A.20 (a) załącznika Nr III	2000
1.33	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 66.A.20 (b) załącznika Nr III	2000
1.34	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 66.A.45 (b) załącznika Nr III	2000
1.35	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 147.A.100 (a) i (b) załącznika Nr IV	5000
1.36	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.100 (e) załącznika Nr IV	5000
1.37	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.100 (f) załącznika Nr IV	5000
1.38	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.100 (i) załącznika Nr IV	5000
1.39	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (a) załącznika Nr IV	5000
1.40	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (b) załącznika Nr IV	5000
1.41	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (g) załącznika Nr IV	5000
1.42	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.105 (h) załącznika Nr IV	5000
1.43	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.110 (a) załącznika Nr IV	5000
1.44	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.110 (b) załącznika Nr IV	5000
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	5000
1.47	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.130 (b) załącznika Nr IV	10 000
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	5000
1.50	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 147.A.145 (b) i (c) załącznika Nr IV	5000
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	5000
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 (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących**	
2.1	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.2	od 1000 do 5000
2.2	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.3A	1000
2.3	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.44	od 1000 do 5000
2.4	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.61, 21.A.107, 21.A.120A, 21.A.120B lub 21.A.449	3000
2.5	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.129	5000
2.6	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.165	10 000
2.7	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.177	10 000
2.8	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.181 (a) ppkt 1 i 2	5000
2.9	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.265	10 000
2.10	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.723 (a), (b)	10 000
2.11	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.727	5000
2.12	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.804 lub 21.A.805 lub 21.A.807	od 1000 do 5000

Załącznik nr 5

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
	Naruszenie przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008	
1.	Użytkowanie statku powietrznego niezgodnie z zatwierdzonym wykazem wyposażenia Minimalnego (MEL) lub z przekroczeniem jego ograniczeń	5000
2.	Wykonywanie operacji lotniczych bez posiadania zatwierdzenia szczególnego wpisanego do specyfikacji operacyjnej AOC albo wykazu zatwierdzeń szczególnych	10 000
3.	(uchylony)	
4.	(uchylony)	
5.	(uchylony)	
6.	Skasowanie zapisów rejestratorów pokładowych, co stanowi naruszenie obowiązku, o którym mowa w CAT.GEN.MPA.105 lit. a pkt 10 załącznika IV	10 000
7.	Nieprzekazanie do Prezesa Urzędu informacji, o których mowa w CAT.OP.MPA.315 załącznika IV	5000

Załącznik nr 5a

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
	Naruszenie przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008	
1.	Nieuzyskanie zatwierdzenia Prezesa Urzędu przed wprowadzeniem zmiany mającej wpływ na warunki certyfikatu, podstawę certyfikacji oraz wyposażenie lotniska o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa lub mającej wpływ na elementy systemu zarządzania wykorzystywanego przez zarządzającego lotniskiem, wbrew ADR.OR.B.040 lit. a i b załącznika III	10 000
2.	W przypadku wystąpienia na lotnisku stanu zagrażającego bezpieczeństwu niepodjęcie niezwłocznie wszelkich niezbędnych działań w celu zapewnienia, by części lotniska stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa nie były wykorzystywane przez statki powietrzne, wbrew obowiązkowi określonemu w ADR.OR.C.005 lit. d załącznika III	20 000
3.	Niewykazanie wdrożenia działań naprawczych w terminie uzgodnionym z Prezesem Urzędu, wbrew obowiązkowi określonemu w ADR.OR.C.20 lit. c załącznika III	10 000
4.	Niewdrożenie środków bezpieczeństwa, w tym wytycznych bezpieczeństwa wskazanych przez Prezesa Urzędu, wbrew obowiązkowi określonemu w ADR.OR.C.025 załącznika III	20 000

Załącznik nr 5b

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
	Naruszenie przepisów 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	
1.	Naruszenie obowiązku zawierania obowiązujących warunków przewozu lotniczego, o których mowa w art. 23 ust. 1 zdanie 1, w oferowanych lub opublikowanych taryfach lotniczych i stawkach lotniczych	do 12 000
2.	Naruszenie obowiązku wskazywania w ofercie lub publikacji ostatecznej ceny, którą należy zapłacić, o której mowa w art. 23 ust. 1 zdanie 2	do 20 000
3.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 23 ust. 1 lit. a–d, polegające na nieujawnianiu, o ile występują, kwot wymienionych w art. 23 ust. 1 lit. a–d	do 16 000
4.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 23 ust. 1 lit. a–d, polegające na podawaniu informacji o poszczególnych częściach składowych ceny w sposób łączny, jako jedną kwotę należną	do 8000
5.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 23 ust. 1, polegające na nieprzekazywaniu informacji o dodatkowych dopłatach do ceny na początku procesu rezerwacji w sposób wyraźny, przejrzysty i umożliwiający wyrażenie przez klienta zgody na zasadzie opcjonalnej (opt-in)	do 8000

Załącznik nr 6

OBJAŚNIENIA TERMINÓW UŻYTYCH W ZAŁĄCZNIKU

Ilekroć w załączniku nr 6 jest mowa o:

1) certyfikacie AHAC (Airport Handling Agent Certificate) – należy przez to rozumieć certyfikat agenta obsługi naziemnej;

2) certyfikacie AMO (Approved Maintenance Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat jednostki obsługi technicznej i napraw;

3) certyfikacie AOC (Air Operation Certificate) – należy przez to rozumieć certyfikat przewoźnika lotniczego;

3a) certyfikacie ATO (Approved Training Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, z wyjątkiem specjalności, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. j, k, r oraz s ustawy;

4) (uchylony)

5) certyfikacie CAMO (Continuing Airworthiness Management Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat zarządzania ciągłą zdatnością do lotu;

6) (uchylony)

6a) certyfikacie ATCO TO (ATCO TO – Air Traffic Controller Training Organisation) – należy przez to rozumieć certyfikat organizacji szkolącej kontrolerów ruchu lotniczego potwierdzający zdolność podmiotu do prowadzenia szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 4 i 4a ustawy, w zakresie wymaganym do uzyskania licencji oraz wpisywanych do niej uprawnień;

6b) certyfikacie FISP TO (FISP TO – Flight Information Service Personnel Training Organisation) – należy przez to rozumieć certyfikat organizacji szkolącej personel służb informacji powietrznej potwierdzający zdolność podmiotu do prowadzenia szkolenia personelu służb informacji powietrznej, o którym mowa w art. 95 ust. 2 pkt 8 i 9 ustawy, w zakresie wymaganym do uzyskania świadectwa kwalifikacji oraz wpisywanych do niego uprawnień;

7) certyfikacie CTO (Certified Training Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania licencji pilota wiatrakowcowego turystycznego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, dyspozytora lotniczego lub uprawnień wpisywanych do tych licencji;

8) certyfikacie FSTD (Flight Simulation Training Device) – należy przez to rozumieć certyfikat kwalifikacji szkoleniowego urządzenia symulacji lotów, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;

9) (uchylony)

10) certyfikacie POA (Production Organization Approval) – należy przez to rozumieć certyfikat jednostki produkującej wyroby, części i akcesoria;

11) certyfikacie MTO (Approved Maintenance Training and Examination Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową lub organizacyjną w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania licencji lub uprawnień wpisywanych do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej;

11a)[82)] certyfikacie LUC – należy przez to rozumieć certyfikat operatora lekkich systemów bezzałogowych statków powietrznych w rozumieniu art. 2 pkt 9 rozporządzenia nr 2019/947/UE;

12) (uchylony)

13) ICAO – należy przez to rozumieć Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;

14) Konwencji – należy przez to rozumieć Konwencję, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy;

82) Dodany przez art. 1 pkt 29 lit. a tiret pierwsze ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

15) licencji Part-66 – należy przez to rozumieć licencję na obsługę techniczną statku powietrznego, wydaną zgodnie z załącznikiem III Część 66 do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania;

16) IFR (Instrument Flight Rules) – należy przez to rozumieć przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów;

17) VFR (Visual Flight Rules) – należy przez to rozumieć przepisy dla lotów z widocznością;

18) Part-21 – należy przez to rozumieć część 21 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących;

19) Part-66 – należy przez to rozumieć Część 66 załącznika III do rozporządzenia nr 1321/2014/UE;

20) Part-145 – należy przez to rozumieć Część 145 załącznika II do rozporządzenia nr 1321/2014/UE;

21) Part-147 – należy przez to rozumieć Część 147 załącznika IV do rozporządzenia nr 1321/2014/UE;

22) Part M/F – należy przez to rozumieć Część M podsekcję F załącznika I do rozporządzenia nr 1321/2014/UE;

23) Part M/G – należy przez to rozumieć Część M podsekcję G załącznika I do rozporządzenia nr 1321/2014/UE;

24) PL-6 – należy przez to rozumieć szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązków ich użytkowników zawarte w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy;

25) poświadczeniu ARC (Airworthiness Review Certificate) – należy przez to rozumieć poświadczenie przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego;

26) Prezesie Urzędu – należy przez to rozumieć Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;

27) rozporządzeniu 216/2008/WE – należy przez to rozumieć rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (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 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE;

28) rozporządzeniu 3922/91/EWG – należy przez to rozumieć rozporządzenie Rady EWG nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego;

28a) rozporządzeniu nr 965/2012/UE – należy przez to rozumieć rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;

28b) rozporządzeniu nr 139/2014/UE – należy przez to rozumieć rozporządzenie (UE) Komisji nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;

28c)[83)] rozporządzeniu nr 2019/947/UE – należy przez to rozumieć rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych;

29) FFS (Full Flight Simulator) – należy przez to rozumieć kompletny symulator lotu stanowiący pełnowymiarową replikę kabiny samolotu, włącznie z zabudową pełnego wyposażenia oraz instalacją programów komputerowych niezbędnych do odwzorowania konkretnego typu, rodzaju, modelu lub serii samolotu w warunkach na ziemi i w locie, z systemem wizualizacji zapewniającym widok na zewnątrz kabiny pilotów oraz system odwzorowywania ruchu;

30) FTD (Flight Training Device) – należy przez to rozumieć urządzenie do szkolenia lotniczego stanowiące pełnowymiarową replikę przyrządów samolotów, jego wyposażenia, paneli i sterownic w otwartej lub zamkniętej kabinie załogi, zawierającą niezbędne wyposażenie i programy komputerowe reprezentujące odwzorowywany samolot w warunkach na ziemi i w locie bez systemu odwzorowywania ruchu lub systemu wizualizacji;

31) FNTP (Flight and Navigation Procedures Trainer) – należy przez to rozumieć urządzenie do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych, które przedstawia kabinę i otoczenie włącznie z zabudową pełnego wyposażenia oraz instalacją programów komputerowych niezbędnych do odwzorowania danej klasy samolotu w warunkach na ziemi i w locie w takim stopniu, że systemy te działają tak jak systemy samolotu;

32) BITD (Basic Instrument Training Device) – należy przez to rozumieć urządzenie do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów, które przedstawia stanowisko ucznia pilota w danej klasie samolotów przy wykorzystaniu tablicy przyrządów na bazie ekranu i sprężynowego urządzenia sterowania lotem, stanowiące platformę szkoleniową co najmniej w aspekcie proceduralnym lotu według wskazań przyrządów;

[83)] Dodany przez art. 1 pkt 29 lit. a tiret drugie ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

33) OTD (Other Training Devices) – należy przez to rozumieć inne urządzenia szkoleniowe wykorzystywane do celów szkoleniowych, jeśli środowisko kabiny załogi nie jest konieczne.

34) (uchylony)

35) (uchylony)

36) (uchylony)

37) (uchylony)

38) (uchylony)

39) (uchylony)

OPŁATY LOTNICZE

Tabela nr 1

Wykaz czynności urzędowych i wysokość stawki opłaty lotniczej za koncesje, zezwolenia, promesy, licencje, certyfikaty, świadectwa, zaświadczenia i inne dokumenty

Część I Koncesje i zezwolenia	
1.1. Koncesje	
Rodzaj czynności urzędowej	**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1	**2**
1. W zakresie koncesji na przewóz lotniczy:	
1) przyznanie uprawnień do wykonywania regularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) i liczby miejsc pasażerskich	6000
2) przyznanie uprawnień do wykonywania regularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg lub liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20	4000
3) przyznanie uprawnień do wykonywania nieregularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) i liczby miejsc pasażerskich	5000
4) przyznanie uprawnień do wykonywania nieregularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg lub liczbę miejsc pasażerskich poniżej 20	2000
5) zmiana koncesji	10 % wynikającej z uprawnień stawki lub sumy stawek określonych w pkt 1–4
2. Wydanie promesy koncesji na przewóz lotniczy	50 % stawki lub sumy stawek określonych w ust. 1 pkt 1–4, z uwzględnieniem zakresu uprawnień objętych promesą

3. Związane z nadzorem nad koncesjonariuszami:	
1) wyrażenie zgody na prowadzenie operacji przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego leasingującego od innego przedsiębiorstwa statek powietrzny z załogą zarejestrowany w państwie niebędącym członkiem Konfederacji Szwajcarskiej, państwem członkowskim UE lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym	2000
2) zmiana decyzji w sprawie wyrażenia zgody na prowadzenie operacji przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego leasingującego od innego przedsiębiorstwa statek powietrzny z załogą zarejestrowany w państwie niebędącym członkiem Konfederacji Szwajcarskiej, państwem członkowskim UE lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w zakresie:	1000
a) okresu na jaki została wyrażona zgoda	
b) przyznanych decyzją uprawnień	
3) inne czynności związane ze zmianą decyzji w sprawie wyrażenia zgody na prowadzenie operacji przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego leasingującego od innego przedsiębiorstwa statek powietrzny z załogą zarejestrowany w państwie niebędącym członkiem Konfederacji Szwajcarskiej, państwem członkowskim UE lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym)	200

1.2. Zezwolenia

Rodzaj czynności urzędowej	**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1	**2**
1. W zakresie zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego:	
1) przyznanie uprawnienia do zarządzania lotniskiem użytku publicznego	6000
2) czynności związane ze zmianą zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego	600
2. Promesa zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego	3000
3. W zakresie zezwolenia na obsługę naziemną na lotnisku użytku publicznego:	
1) przyznanie uprawnień do wykonywania usług obsługi naziemnej na danym lotnisku użytku publicznego:	
a) w kat. 1 – ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników	1000
b) w kat. 2 – obsługa pasażerów	1000
c) w kat. 3 – obsługa bagażu	600
d) w kat. 4 – obsługa ładunków (towarów i poczty)	1000
e) w kat. 5 – obsługa płytowa statków powietrznych	1000
f) w kat. 6 – obsługa kabinowa statków powietrznych	1000
g) w kat. 7 – obsługa w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne	6000

	h) w kat. 8 – obsługa techniczno-administracyjna statków powietrznych	1000
	i) w kat. 9 – obsługa operacyjna lotu i administracyjna załóg statków powietrznych	1000
	j) w kat. 10 – transport naziemny	1000
	k) w kat. 11 – obsługa w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych	1000
	2) przyznanie uprawnień do wykonywania własnej obsługi naziemnej na danym lotnisku użytku publicznego za każdą z kategorii określonych w ust. 3 pkt 1	1000
	3) czynności związane ze zmianą zezwolenia na obsługę naziemną na danym lotnisku użytku publicznego	10 % stawki lub sumy stawek określonych w pkt 1 i 2, z uwzględnieniem zakresu przyznanych uprawnień
4.	W zakresie zezwolenia na prawa sprzedaży:	
	1) zezwolenie na prowadzenie przez obcego przewoźnika lotniczego sprzedaży przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej	6000
	2) czynności związane ze zmianą zezwolenia na prowadzenie przez obcego przewoźnika lotniczego sprzedaży przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej	600
5.	Rozpatrzenie wniosku o wydanie upoważnienia na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach polskiemu przewoźnikowi lotniczemu lub przewoźnikowi lotniczemu posiadającemu koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym	2093
6.	(uchylony)	
7.	Rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przez przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego przewozów lotniczych do, z lub na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:	
	1) regularnych (zezwolenie eksploatacyjne)	20 927
	2) nieregularnych (10 lub więcej nieregularnych lotów handlowych w jednym sezonie rozkładowym – zezwolenie ogólne)	15 695
8.	Rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia pojedynczego na wykonywanie przez przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego przewozów lotniczych do, z lub na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.	0
9.	Rozpatrzenie wniosku o zmianę lub dokonanie z urzędu zmiany w upoważnieniu lub zezwoleniu, wskazanych w ust. 5–10	0
10.	Rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia pojedynczego na wykonanie dziesiątego lub kolejnych nieregularnych lotów handlowych, obejmujących lądowanie handlowe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w danym sezonie rozkładowym dla przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego.	15 695

11.[84)] Rozpatrzenie wniosku o uznanie certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego lub certyfikatu operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z rozporządzeniem nr 2019/947/UE lub równoważnego dokumentu do celów operacji międzynarodowych z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z państwa trzeciego oraz jego uznanie	1000
12.[84)] Rozpatrzenie wniosku i wydanie decyzji w przedmiocie potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE	1500
13.[84)] Rozpatrzenie wniosku i wydanie decyzji w przedmiocie zezwolenia, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na operację w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wykonywaną z użyciem jednego systemu bezzałogowego statku powietrznego	500
14.[84)] Rozpatrzenie wniosku i wydanie decyzji w przedmiocie zezwolenia, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na operację w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wykonywane rojem bezzałogowych statków powietrznych	1000
15.[84)] Wydanie potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 156d ust. 4 ustawy, za każdy krajowy scenariusz standardowy	50
16.[84)] Wydanie potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, za każdy scenariusz standardowy, o którym mowa w dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE	50
17.[84)] Rozpatrzenie wniosku i wydanie decyzji w przedmiocie zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE	50
18.[84)] Rozpatrzenie wniosku i wydanie decyzji w przedmiocie zmiany, o której mowa w art. 156c ust. 4, zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wskazanego w ust. 13 i 14	500
19.[84)] Rozpatrzenie wniosku i wydanie decyzji w przedmiocie przedłużenia ważności zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wskazanego w ust. 13 i 14	250
20.[84)] Rozpatrzenie wniosku o pojedynczą zmianę w potwierdzeniu wskazanym w ust. 15 i 16	10
21.[84)] Rozpatrzenie wniosku o pojedynczą zmianę w zezwoleniu wskazanym w ust. 17	15
Część II Licencje i świadectwa kwalifikacji	
2.1. Licencje i świadectwa kwalifikacji mechaników obsługi technicznej	
Rodzaj czynności urzędowej	**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1	**2**
1. Wydanie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej po raz pierwszy lub jej przywrócenie	200

[84)] Dodany przez art. 1 pkt 29 lit. b tiret pierwsze ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

2.	Każde następne wydanie licencji, o której mowa w ust. 1, bez względu na zakres wpisanych kategorii lub podkategorii	100
3.	Wpisanie nowego uprawnienia do licencji, o której mowa w ust. 1, za każde uprawnienie, wznowienie ważności uprawnienia lub przywrócenie jego ważności	108
4.	Uznanie licencji, o której mowa w ust. 1, wydanej przez właściwy organ obcego państwa	1000
5.	Wydanie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 po raz pierwszy z wpisaną jedną kategorią lub podkategorią w zakresie:	
	1) B1.1, B1.3, B2, C	300
	2) B1.2, B1.4	200
	3) pozostałych kategorii lub podkategorii	100
6.	Przedłużenie ważności licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66, niezależnie od uprawnień wpisanych do licencji	200
7.	Przywrócenie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 bez względu na zakres wpisanych kategorii lub podkategorii	200
8.	Wpisanie do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 uprawnienia, typu statku powietrznego lub grupy statków powietrznych:	
	1) za każde uprawnienie	100
	2) za typ w każdej kategorii lub podkategorii	100
	3) za każdą grupę	100
9.	Wpisanie drugiej i każdej kolejnej kategorii lub podkategorii do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 w zakresie:	
	1) B1.1, B1.3, B2, C	100
	2) B1.2, B1.4	100
	3) innych kategorii lub podkategorii	50
10.	Wydanie duplikatu licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 lub wprowadzenie w licencji zmian danych adresowych	40
11.	Zniesienie ograniczenia obsługowego w licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66	100
12.	Konwersja kwalifikacji krajowych do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66	100
13.	Wydanie świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych po raz pierwszy lub jego przywrócenie	100
14.	Każde następne wydanie świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych	100
15.	Wpisanie nowego uprawnienia do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych, za każde uzyskane uprawnienie, wznowienie ważności uprawnienia, przywrócenie ważności uprawnienia	100

16. Uznanie świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych wydanego przez właściwy organ obcego państwa	1000
17. Wydanie duplikatu świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych lub wprowadzenie do niego zmian danych adresowych	40
2.2. Licencje i świadectwa kwalifikacji pozostałych członków personelu lotniczego	
Rodzaj czynności urzędowej	**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1	**2**
1. Wydanie licencji po raz pierwszy lub jej przywrócenie dla:	
1) pilota samolotowego rekreacyjnego, pilota samolotowego turystycznego, pilota śmigłowcowego rekreacyjnego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota wiatrakowcowego, pilota balonowego rekreacyjnego, pilota balonowego, pilota szybowcowego rekreacyjnego, pilota szybowcowego, pilota sterowcowego	66
2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego	108
3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego	215
2. Każde następne wydanie licencji:	
1) pilota samolotowego rekreacyjnego, pilota samolotowego turystycznego, pilota śmigłowcowego rekreacyjnego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota wiatrakowcowego, pilota balonowego rekreacyjnego, pilota balonowego, pilota szybowcowego rekreacyjnego, pilota sterowcowego	44
2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego	108
3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego, dyspozytora lotniczego	162
3. Wpisanie nowego uprawnienia do licencji za każde uzyskane uprawnienie, wznowienie ważności uprawnienia, przywrócenie ważności uprawnienia:	
1) pilota balonowego rekreacyjnego, pilota balonowego, pilota szybowcowego rekreacyjnego, pilota szybowcowego	44
2) pilota samolotowego rekreacyjnego, pilota samolotowego turystycznego, pilota śmigłowcowego rekreacyjnego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota wiatrakowcowego, pilota sterowcowego	44
3) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego	108
4) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego	215

4. Uznanie licencji wydanej przez właściwy organ obcego państwa:	
1) pilota samolotowego rekreacyjnego, pilota samolotowego turystycznego, pilota śmigłowcowego rekreacyjnego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota wiatrakowcowego, pilota balonowego rekreacyjnego, pilota balonowego, pilota szybowcowego rekreacyjnego, pilota szybowcowego turystycznego, pilota sterowcowego	108
2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego	1068
3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego	1603
5. Wydanie duplikatu licencji, o której mowa w ust. 1, lub wprowadzenie do niej zmian danych adresowych	44
6. Wydanie świadectwa kwalifikacji po raz pierwszy lub jego przywrócenie dla:	
1)[85] pilota lotni, pilota paralotni, pilota motolotni, pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg, skoczka spadochronowego	44
2) informatora służby informacji powietrznej lub informatora lotniskowej służby informacji powietrznej	44
7. Każde następne wydanie świadectwa kwalifikacji dla:	
1)[85] pilota lotni, pilota paralotni, pilota motolotni, pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg, skoczka spadochronowego	44
2) informatora służby informacji powietrznej lub informatora lotniskowej służby informacji powietrznej	44
8. Wpisanie nowego uprawnienia do świadectwa kwalifikacji, za każde uzyskane uprawnienie, wznowienie ważności uprawnienia, przywrócenie ważności uprawnienia	43
9. Uznanie świadectwa kwalifikacji wydanego przez właściwy organ obcego państwa	108
10. Wydanie duplikatu świadectwa kwalifikacji lub wprowadzenie do niego zmian danych adresowych	44

Część III Certyfikaty, świadectwa, zaświadczenia i inne dokumenty

3.1. Certyfikacja podmiotów w zakresie szkolenia lotniczego

Rodzaj czynności urzędowej	**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1	**2**
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu ATO lub CTO po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu CTO nieważnego dłużej niż 12 miesięcy w zakresie:	Opłata podstawowa 449 zwiększona o opłatę za poszczególne wskazane specjalności
1) pilot samolotowy rekreacyjny	148
2) pilot samolotowy turystyczny	151
3) pilot samolotowy zawodowy	300

[85] Ze zmianą wprowadzoną przez art. 1 pkt 29 lit. b tiret drugie ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

4) pilot samolotowy liniowy	748
5) pilot śmigłowcowy rekreacyjny	148
6) pilot śmigłowcowy turystyczny	151
7) pilot śmigłowcowy zawodowy	300
8) pilot śmigłowcowy liniowy	748
9) pilot wiatrakowcowy turystyczny	151
10) pilot wiatrakowcowy zawodowy	449
11) pilot sterowcowy turystyczny	151
12) pilot sterowcowy zawodowy	300
13) pilot balonowy rekreacyjny	148
14) pilot balonowy	151
15) pilot szybowcowy rekreacyjny	148
16) pilot szybowcowy	151
17) nawigator lotniczy	300
18) mechanik pokładowy	300
19) pilot ultralekkiego statku powietrznego	151
20) pilot wiatrakowca ultralekkiego	151
21) pilot motolotni	151
22) instruktor	300
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu CTO, ATCO TO lub FISP TO w zakresie wymaganym dla uzyskania licencji lotniczej lub wznowienie ważności certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy w zakresie:	Opłata podstawowa 300 zwiększona o opłatę za poszczególne specyfikacje
1) kontroler ruchu lotniczego	748
2) dyspozytor lotniczy	449
3) informator służby informacji powietrznej	449
4) praktykant-kontroler ruchu lotniczego	748
3. Przeprowadzenie procesu certyfikacji na rozszerzenie zakresu certyfikatu ATO, CTO, ATCO TO lub FISP TO i wydanie nowego certyfikatu w zakresie:	Opłata podstawowa 162 zwiększona o opłatę za poszczególne wskazane specjalności
1) pilot samolotowy rekreacyjny	108
2) pilot samolotowy turystyczny	108
3) pilot samolotowy zawodowy	269
4) pilot samolotowy liniowy	535
5) pilot śmigłowcowy rekreacyjny	108
6) pilot śmigłowcowy turystyczny	108
7) pilot śmigłowcowy zawodowy	269
8) pilot śmigłowcowy liniowy	535
9) pilot wiatrakowcowy turystyczny	108
10) pilot wiatrakowcowy zawodowy	428
11) pilot sterowcowy turystyczny	108

12) pilot sterowcowy zawodowy	269
13) pilot balonowy rekreacyjny	108
14) pilot balonowy	108
15) pilot szybowcowy rekreacyjny	108
16) pilot szybowcowy	108
17) nawigator lotniczy	162
18) mechanik pokładowy	162
19) kontroler ruchu lotniczego	696
20) dyspozytor lotniczy	535
21) informator służby informacji powietrznej	428
22) praktykant-kontroler ruchu lotniczego	696
23) pilot ultralekkiego statku powietrznego	108
24) pilot wiatrakowca ultralekkiego	108
25) pilot motolotni	108
26) instruktor	215
27) informator lotniskowej służby informacji powietrznej	428
4. Przeprowadzenie procesu uznania certyfikatu organizacji szkoleniowej lotniczej albo dokumentu równoważnego wydanego przez inne państwo na podstawie wymagań ICAO w zakresie:	Opłata podstawowa 5337 zwiększona o opłatę za poszczególne specjalności
1) pilota paralotni, pilota lotni, uprawnienia na klasę samolotów jednosilnikowych, uprawnienia do wykonywania lotów nocnych VFR, uprawnienia na motoszybowiec, uprawnienia na klasę balonu, uprawnienia do wykonywania lotów z napędem, uprawnienia do wykonywania lotów na motoparalotni	108 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
2) pilota samolotowego, pilota sterowcowego, pilota ultralekkiego statku powietrznego, pilota śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 600 kg, pilota wiatrakowca ultralekkiego, pilota motolotni, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego	215 za każdą wskazaną specjalność
3) uprawnienia do lotów z pasażerem, uprawnienia do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego na gaz, uprawnienia do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego na ogrzane powietrze	322 za każde wskazane uprawnienie
4) specjalności nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego, uprawnienia na klasę samolotów wielosilnikowych	428 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
5) specjalności instruktora	535 za każde wskazane uprawnienie
6) uprawnienia do lotów IFR, uprawnienia pilota doświadczalnego	748 za każde wskazane uprawnienie
7) specjalności pilota zawodowego, uprawnienia na typ samolotu z załogą jednoosobową (wpisywany do licencji), uprawnienia na typ śmigłowca jednosilnikowy z załogą jednoosobową	855 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
8) specjalności pilota liniowego, informatora służby informacji powietrznej, informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, dyspozytora lotniczego, uprawnienia na typ śmigłowca wielosilnikowy z załogą jednoosobową	1603 za każdą specjalność lub uprawnienie

9) specjalności praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i kontrolera ruchu lotniczego	2135
10) uprawnienia na typ samolotu z załogą wieloosobową, uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową	3202 za każdą specjalność lub uprawnienie
5. Przeprowadzenie procesu certyfikacji urządzenia do szkolenia lotniczego i wydanie certyfikatu po raz pierwszy albo przywrócenie ważności certyfikatu dla:	
1) BITD	535
2) FNPT	535
3) FTD	855
4) FFS	855
6. Przeprowadzanie procesu certyfikacji na rozszerzenie zakresu certyfikatu FTD dla wszystkich uprawnień lub specjalności	2135
7. Wydanie certyfikatu kwalifikacji szkoleniowego urządzenia symulacji lotu (FSTD)	535 za każde zatwierdzenie
8. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia szkoleń podstawowych i egzaminowania, za każdą kategorię lub podkategorię:	
1) B1.1, B1.3, B2	748
2) B1.2, B1.4	642
3) inne kategorie lub podkategorie	535
9. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia szkoleń i egzaminowania, za każdy typ statku powietrznego w poszczególnych kategoriach lub podkategoriach:	
1) B1.1, B1.3, B2	375
2) B1.2, B1.4	322
3) inne kategorie lub podkategorie	269
10. Przeprowadzanie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia egzaminów, za każdy typ statku powietrznego w poszczególnych kategoriach lub podkategoriach:	
1) B1.2, B1.4	647
2) innych kategoriach	535
11. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce oraz samolotów i śmigłowców, o których mowa w załączniku I do rozporządzenia nr 2018/1139/UE, i wydanie certyfikatu na:	opłata podstawowa 322 zwiększona o opłatę za każdą specjalność
1) statek powietrzny jako całość	535
2) płatowiec	269
3) silnik	269
4) awionikę	269

12. Rozszerzenie zakresu certyfikatu MTO Part-147:	
1) za każdą kategorię	215
2) za każdy typ statku powietrznego:	
a) szkolenie i egzaminowanie	428
b) egzaminowanie	322
13. Rozszerzenie zakresu certyfikatu MTO	322
14. Wpisanie do rejestru podmiotów szkolących i wydanie zaświadczenia o wpisie	162
15. Rozszerzenie wpisu do rejestru podmiotów szkolących i wydanie zaświadczenia o wpisie	108
16. Przeprowadzenie procesu zaliczenia wiedzy i kwalifikacji lotniczych do egzaminów z modułów Part-66 za każdą kategorię i podkategorię licencji Part-66	50

3.2. Rejestracja statków powietrznych

Rodzaj czynności urzędowej	**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1	**2**
1. Rezerwacja znaków rozpoznawczych	30
2. Przedłużenie rezerwacji znaków rozpoznawczych	20
3. Przeprowadzenie postępowania o wpisanie statku powietrznego do rejestru cywilnych statków powietrznych lub ewidencji statków powietrznych i wydanie świadectwa rejestracji lub ewidencji:	
1) lotni, motolotni, paralotni, balonów, spadochronów	50
2) szybowców, motoszybowców, statków powietrznych kategorii specjalnej	70
3) samolotów i śmigłowców o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 1000 kg	100
b) od 1000 kg do 5700 kg	300
c) od 5700 kg do 20 000 kg	800
d) powyżej 20 000 kg	2000
4. Wydanie duplikatu lub wymiana świadectwa rejestracji lub świadectwa ewidencji dokonana na wniosek jego posiadacza	30
5. Wydanie zaświadczenia o wykreśleniu statku powietrznego z rejestru lub ewidencji albo wydanie zaświadczenia o niewpisaniu statku powietrznego do rejestru lub ewidencji	50
6. Wydanie wyciągu z rejestru cywilnych statków powietrznych lub z ewidencji statków powietrznych	300
7. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zgody na wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych zgodnie z art. 35 ustawy	80
8. Zaakceptowanie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania osobie innej niż właściciel	100
9. Przydział kodu adresowego transpondera MODE-S	200
10. Dokonanie wpisu zastawu cywilnego lub rejestrowego w świadectwie rejestracji lub świadectwie ewidencji	100

3.2a.[86)] Rejestracja operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych	
Rodzaj czynności urzędowej	**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1	**2**
1. Wydanie zaświadczenia o wykreśleniu operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych	25

3.3. Certyfikacja sprzętu lotniczego (Type Certificate)	
Rodzaj czynności urzędowej	**Wysokość stawki w zł**
1	**2**
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie dokumentu zdatności równoważnego certyfikatowi typu (nie obejmuje czynności, za które pobierane są opłaty wnoszone na rzecz EASA) dla:	
1) samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 1000 kg (w tym ultralekkie)	1500
b) od 1000 kg do 5700 kg	3200
c) od 5700 kg do 20 000 kg	8000
d) powyżej 20 000 kg	18 000
2) wiropłatów	jak dla samolotów
3) sterowców	4000
4) motoszybowców	1500
5) szybowców	1000
6) balonów załogowych	1000
7) statków powietrznych kategorii specjalnej	500–3000
8) spadochronów	500
9) silników lotniczych o maksymalnej mocy startowej lub dopuszczalnym ciągu:	
a) do 75 kW	800
b) od 75 kW do 375 kW lub 10 000 N	1200
c) od 375 kW do 750 kW lub od 10 000 N do 50 000 N	3500
d) powyżej 750 kW lub 50 000 N	8000
10) silników do motoszybowców, samolotów ultralekkich lub motolotni	300
11) śmigieł:	
a) o skoku stałym lub nastawnym na ziemi	600
b) o skoku zmiennym	2000
12) motolotni	400
13) lotni	80
14) paralotni	60
15) wydanie uzupełniającego certyfikatu typu (STC) dla samolotów i wiropłatów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 1000 kg (w tym ultralekkie)	300
b) od 1000 kg do 5700 kg	1000
c) od 5700 kg do 20 000 kg	2000
d) powyżej 20 000 kg	5000

[86)] Podczęść dodana przez art. 1 pkt 29 lit. b tiret trzecie podwójne tiret pierwsze ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

2.	Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie orzeczenia typu dla następującego sprzętu lotniczego:	
	1) urządzenia ratownicze dla konstrukcji ultralekkich, lotni, motolotni i paralotni	200–600
	2) zaczepy do holowania szybowców i transparentów	100
	3) uprzęże do lotni i paralotni	60
3.	Zmiany i uzupełnienia certyfikacji sprzętu lotniczego	50 % stawki określonej w ust. 1 lub 2
4.	Zatwierdzanie biuletynów zdatności lub dokumentacji technicznej statków powietrznych i wyposażenia istotnych dla bezpieczeństwa lotniczego:	
	1) programów prób na ziemi oraz programów prób w locie dla:	
	a) samolotów i wiropłatów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
	– do 1000 kg (w tym ultralekkie)	100
	– od 1000 kg do 5700 kg	300
	– od 5700 kg do 20 000 kg	500
	– powyżej 20 000 kg	1000
	b) pozostałych rodzajów statków powietrznych	100
	2) instrukcji użytkowania w locie dla:	
	a) samolotów i śmigłowców o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
	– do 1000 kg (w tym ultralekkie)	300
	– od 1000 kg do 5700 kg	500
	– od 5700 kg do 20 000 kg	2000
	– powyżej 20 000 kg	8000
	b) motoszybowców i szybowców	200
	c) sterowców i balonów załogowych	500
	d) statków powietrznych kategorii specjalnej	50–800
	e) spadochronów	50
	f) motolotni, lotni i paralotni	50
	3) instrukcji obsługi technicznej dla:	
	a) samolotów i śmigłowców o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
	– do 1000 kg (w tym ultralekkie)	200
	– od 1000 kg do 5700 kg	500
	– od 5700 kg do 20 000 kg	1000
	– powyżej 20 000 kg	3000
	b) pozostałych statków powietrznych i silników	100
	4) głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
	a) do 5700 kg	500
	b) powyżej 5700 kg	1000
5.	Zmiany w dokumentacji technicznej	50 % stawki określonej w ust. 4

6. Szczególne przypadki certyfikacji:	
1) uznanie dokumentów zdatności wydanych przez władze lotnicze innych państw:	
a) dla samolotów i wiropłatów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
– do 1000 kg (w tym ultralekkie)	200
– od 1000 kg do 5700 kg	500
– od 5700 kg do 20 000 kg	1000
– powyżej 20 000 kg	6000
b) dla pozostałych rodzajów statków powietrznych	100
2) wydanie świadectw zgodności z normą hałasu, wibracji oraz zanieczyszczeniem ziemi, wody i powietrza dla:	
a) samolotów i wiropłatów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
– do 5700 kg	500
– powyżej 5700 kg	2000
b) pozostałych rodzajów statków powietrznych	300
3) wydanie świadectwa zgodności z normą hałasu, wibracji oraz zanieczyszczenia ziemi, wody i powietrza dla importowanych statków powietrznych	300
4) (uchylony)[87)]	

3.4. Zdatność do lotu statków powietrznych

Rodzaj czynności urzędowej	**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1	**2**
1. Przeprowadzenie procesu oceny zdatności do lotu statku powietrznego i wydanie świadectwa zdatności do lotu lub dokumentu równoważnego po raz pierwszy dla:	
1) samolotów i wiropłatów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 1000 kg (w tym ultralekkie)	300
b) od 1000 kg do 2730 kg	900
c) od 2730 kg do 20 000 kg	3000
d) powyżej 20 000 kg	10 000
2)[88)] sterowców	400
3) szybowców	120
4) motoszybowców	250
5) balonów załogowych	250
6) spadochronów osobowych	120
7) spadochronów ratunkowych	200
2. Przedłużanie i odnawianie świadectw zdatności do lotu lub dokumentu równoważnego dla statków powietrznych, wykonanie przeglądu zdatności do lotu i wydanie poświadczenia ARC	75 % opłaty określonej w ust. 1

87) Przez art. 1 pkt 29 lit. b tiret trzecie podwójne tiret drugie ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

88) Ze zmianą wprowadzoną przez art. 1 pkt 29 lit. b tiret trzecie podwójne tiret trzecie ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

3.	Wydanie poświadczenia ARC w oparciu o rekomendację organizacji CAMO (wg Part-M/G z przywilejem M.A.711(b)) – obejmuje to kontrole Prezesa Urzędu, zatwierdzanie wszelkiego typu dokumentacji i ich zmian	10 % opłaty określonej w ust. 1
4.	Wystawienie eksportowego świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego lub dokumentu równoważnego dla elementu wyposażenia:	
	1) samoloty i wiropłaty o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
	a) do 2730 kg	100
	b) od 2730 kg do 5700 kg	300
	c) od 5700 kg do 20 000 kg	500
	d) powyżej 20 000 kg	1500
	2) sterowce	200
	3) motoszybowce	100
	4) szybowce	50
	5) balony załogowe	50
	6) spadochrony osobowe	30
	7) spadochrony ratunkowe	80
5.	Wystawienie świadectw oględzin dla statków powietrznych będących w próbach:	
	1) samoloty i wiropłaty o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
	a) do 1000 kg (w tym ultralekkie)	200
	b) od 1000 kg do 5700 kg	300
	c) od 5700 kg do 20 000 kg	700
	d) powyżej 20 000 kg	2000
	2) szybowce	55
	3) motoszybowce	100
	4) inne (w szczególności sterowce, balony)	200
6.	Wydanie duplikatu dokumentów, o których mowa w ust. 1–5 i 7	55
7.	Wydanie zezwolenia na wykonanie lotu przez statek powietrzny niemający ważnego świadectwa zdatności do lotu o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
	1) do 1000 kg	100
	2) od 1000 kg do 5700 kg	300
	3) od 5700 kg do 20 000 kg	1000
	4) powyżej 20 000 kg	3000
8.	Zatwierdzenie personelu przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego wykonującego przeglądy zdatności do lotu na podstawie rozporządzenia nr 1321/2014/UE pkt M.A.901 (g)	300

3.5. Certyfikacja jednostek produkujących wyroby, części i akcesoria			
Rodzaj czynności urzędowej	**Zakres prac**		
	A1 Samoloty duże A3 Śmigłowce duże B1 Silniki turbinowe	A2 Samoloty małe A4 Śmigłowce małe A5 Autożyra A6 Szybowce A7 Motoszybowce A8 Balony załogowe A9 Sterowce A11 Samoloty klasy VLA A12 Inne B2 Silniki tłokowe B3 APU D2 Wydawanie pozwolenia na lot	B4 Śmigła C1 Akcesoria C2 Części D1 Czynności obsługowe
	Wysokość stawki w zł		
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu POA po raz pierwszy lub wznowienie ważności zatwierdzenia nieważnego dłużej niż 12 miesięcy	2000	1000	500
2. Rozszerzenie zakresu zatwierdzenia:			
1) Rozszerzenie zakresu prac	840	420	140
2) Rozszerzenie o inne typy wyrobów – w zatwierdzonym zakresie prac	jak za zatwierdzenie zmiany znaczącej (ust. 3)		
3. Zatwierdzenie zmian znaczących w organizacji posiadającej zatwierdzenie	25 % wartości opłaty jak za certyfikację (ust. 1)		
4. Wydanie zgody na produkcję wyrobów, części lub akcesoriów bez przeprowadzenia procesu certyfikacji i wydania certyfikatu POA	50 % wartości opłaty jak za certyfikację (ust. 1)		

3.6. Certyfikacja jednostek obsługi technicznej sprzętu lotniczego i zarządzania ciągłą zdatnością do lotu				
Rodzaj czynności urzędowej	**Wysokość stawki w zł**			
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AMO po raz pierwszy lub wznowienie certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy, dla jednostki:				
1) spełniającej wymagania PART-145[1)]				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
	3000	1500	1500	1100
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	

		2250	1100	750	
c)	w klasie podzespoły	450 za każdą kategorię			
d)	w klasie badania nieniszczące	450			
2)	spełniającej wymagania PART M/F[1)]				
a)	w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
			1100	1100	750
b)	w klasie silniki	B1	B2	B3	
		1500	750	450	
c)	w klasie podzespoły	300 za każdą kategorię			
d)	w klasie badania nieniszczące	300			
3)	spełniającej wymagania PL-6[1)]				
a)	w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
			750	750	450
b)	w klasie silniki	B1	B2	B3	
		900	500	300	
c)	w klasie podzespoły	200 za każdą kategorię			
d)	w klasie badania nieniszczące	200			
2.	Przeprowadzenie procesu certyfikacji jednostki zarządzania ciągłą zdatnością do lotu i wydanie certyfikatu CAMO po raz pierwszy lub wznowienie certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy:				
1)	spełniającej wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(a)	A1	A2	A3	A4
		3000	1500	1500	500
2)	spełniającej wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(b)	2000	1000	700	400
3)	spełniającej wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(c)	1500	700	500	250
4)	spełniającej wymagania PL-6		600	400	200
3.	Rozszerzenie zakresu certyfikatu AMO o nową kategorię	Stawka jak w ust. 1 w zakresie dodanych kategorii			
4.	Rozszerzenie zakresu certyfikatu CAMO o nową kategorię	Stawka jak w ust. 2 w zakresie dodanych kategorii			

Kategorie:
A1 – samoloty o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 5700 kg
A2 – samoloty o maksymalnej masie startowej (MTOM) 5700 kg i poniżej
A3 – śmigłowce
A4 – statki powietrzne inne niż kategoria A1, A2 i A3
B1 – silniki turbinowe
B2 – silniki tłokowe
B3 – silniki pomocnicze APU

3.7. Uznawanie certyfikatów wydanych przez nadzory obcych państw				
Rodzaj czynności urzędowej		**Wysokość stawki w zł**		
		Wielkość jednostki organizacyjnej[2)]		
		M	**Ś**	**D**
1.	Uznanie certyfikatu AOC lub dokumentu równoważnego	500	1500	4500
2.	Uznanie certyfikatu AMO lub dokumentu równoważnego	Opłata lotnicza jak w podczęści 3.6. ust. 1 pkt 3		
3.	Uznanie certyfikatu CAMO lub dokumentu równoważnego	Opłata lotnicza jak w podczęści 3.6. ust. 2 pkt 4		
4.	Uznanie certyfikatu symulatora lotu oraz urządzeń treningowych	300	500	1000

3.8. Certyfikacja i rejestracja lotnisk[3)]		
Rodzaj czynności urzędowej		**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1		**2**
1.	Przeprowadzenie postępowania o wydanie promesy zezwolenia na założenie lotniska użytku publicznego i wydanie promesy:	
	1) o literze kodu A, B	5000
	2) o literze kodu C, D, E	25 000
2.	Przeprowadzenie postępowania o wydanie promesy zezwolenia na założenie lotniska użytku wyłącznego i wydanie promesy:	
	1) o literze kodu A, B	1500
	2) o literze kodu C, D, E	3000
3.	Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na założenie lotniska użytku publicznego i wydanie zezwolenia:	
	1) o literze kodu A, B	10 000
	2) o literze kodu C, D, E	40 000
4.	Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na założenie lotniska użytku wyłącznego i wydanie zezwolenia:	
	1) o literze kodu A, B	2000
	2) o literze kodu C, D, E	4000
5.	Przeprowadzenie postępowania o wpisanie lotniska użytku publicznego do rejestru lotnisk cywilnych i wydanie zaświadczenia o wpisie:	
	1) o literze kodu A, B	7000
	2) o literze kodu C, D, E	30 000
6.	Przeprowadzenie postępowania o wpisanie lotniska użytku wyłącznego do rejestru lotnisk cywilnych i wydanie zaświadczenia o wpisie:	
	1) o literze kodu A, B	2500
	2) o literze kodu C, D, E	5000
7.	Wydanie zaświadczenia o wpisie lotniska do rejestru lotnisk cywilnych	100
8.	Przeprowadzenie postępowania o dokonanie zmiany w rejestrze lotnisk cywilnych	300
9.	Wydanie zmienionego zaświadczenia o wpisie lotniska do rejestru lotnisk cywilnych	100

10. Zatwierdzenie instrukcji operacyjnej nowo zakładanego lotniska użytku publicznego:	
1) o literze kodu A	8000
2) o literze kodu B	16 000
3) o literze kodu C	24 000
4) o literze kodu D	32 000
5) o literze kodu E	40 000
11. Zatwierdzenie instrukcji operacyjnej nowo zakładanego lotniska użytku wyłącznego:	
1) o literze kodu A	500
2) o literze kodu B	1600
3) o literze kodu C	2700
4) o literze kodu D	3800
5) o literze kodu E	5000
12. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojedynczej zmiany eksploatacyjnej i technicznej cech lotniska użytku publicznego:	
1) o literze kodu A, B	1300
2) o literze kodu C, D, E	2600
13. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojedynczej zmiany eksploatacyjnej i technicznej cech lotniska użytku wyłącznego o literze kodu A, B, C, D, E	200
14. Przeprowadzenie postępowania o wpisanie lądowiska do ewidencji lądowisk i wydanie zaświadczenia	1000
15. Wydanie zaświadczenia o wpisie lądowiska do ewidencji lądowisk	100
16. Wydanie duplikatu zaświadczenia o wpisie lądowiska do ewidencji lądowisk lub o wpisie lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych	300
17. Wydanie zgody na odstępstwo od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających przeszkody	2670
18. Przeprowadzenie procesu certyfikacji lotniska:	
1) o literze kodu A	10 000
2) o literze kodu B	20 000
3) o literze kodu C	30 000
4) o literze kodu D	40 000
5) o literze kodu E	50 000
19. Przeprowadzenie procesu certyfikacji rozszerzającego zakres uprawnień wynikających z procesu certyfikacji, o wykonywanie operacji:	
1) lądowania w warunkach ograniczonej widzialności (LVO) dla:	
a) kategorii II (CAT II)	20 000
b) kategorii III A (CAT III A)	30 000
c) kategorii III B (CAT III B)	40 000
d) kategorii III C (CAT III C)	55 000
2) startów przy ograniczonej widzialności (LVTO)	20 000

20. Przeprowadzenie procesu certyfikacji lotniska przedłużającego ważność certyfikatu lotniska	50 % stawki określonej w ust. 18
21. Przeprowadzenie procesu certyfikacji, o którym mowa w ust. 19, przedłużającego ważność uprawnień	50 % opłaty określonej w ust. 19
22. Przeprowadzenie procesu certyfikacji wznawiającego ważność certyfikatu, który był nieważny dłużej niż 12 miesięcy	50 % stawki określonej w ust. 18
23. Przeprowadzenie procesu certyfikacji, o którym mowa w ust. 19, wznawiającego ważność uprawnień, które były nieważne dłużej niż 12 miesięcy	50 % stawki określonej w ust. 19
24. Przeprowadzenie procesu certyfikacji wznawiającego ważność certyfikatu, który był cofnięty, zawieszony lub nieważny dłużej niż 6 miesięcy, ale nie dłużej niż 12 miesięcy	25 % stawki określonej w ust. 18
25. Przeprowadzenie procesu certyfikacji, o którym mowa w ust. 19, wznawiającego ważność uprawnień, które były cofnięte, zawieszone lub nieważne dłużej niż 6 miesięcy, ale nie dłużej niż 12 miesięcy	25 % stawki określonej w ust. 19
26. Przeprowadzenie postępowania w sprawie wydania odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE	15 000

3.9. Certyfikacja zarobkowego transportu lotniczego oraz wydawanie zatwierdzeń szczególnych (zgodnie z rozporządzeniem nr 965/2012/UE)

Rodzaj czynności urzędowej	**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1	**2**
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AOC po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu AOC nieważnego dłużej niż 12 miesięcy:	opłata podstawowa
	5000
	zwiększona o opłatę za
1) przewóz pasażerów i ich bagażu	5000
2) przewóz towarów i poczty	5000
3) przewóz sanitarny i medyczny	5000
2. Przeprowadzenie procesu wznowienia ważności certyfikatu AOC, który był cofnięty, zawieszony nie dłużej niż 12 miesięcy	75 % opłaty wyliczonej zgodnie z ust. 1
3. Przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zatwierdzenia szczególnego – dla każdego egzemplarza statku powietrznego:	
1) na operacje przy ograniczonej widzialności (LVO):	
a) kategorii II (CAT II)	2135
b) kategorii IIIA (CAT IIIA)	2135
c) kategorii IIIB (CAT IIIB)	2135
d) kategorii IIIC (CAT IIIC)	4270
e) operacja poza standardem w kategorii II (OTS CAT II)	2000
f) operacja poniżej standardu w kategorii I (LTS CAT I)	2000
g) wykonywanie startów przy ograniczonej widzialności (LVTO)	1068
h) operacja podejścia z wykorzystaniem systemów polepszających widzenie (EVS), dla której wykorzystuje się możliwość wykonywania operacji przy minimach widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) zmniejszonych o nie więcej niż jedną trzecią publikowanych RVR	2000

2)	na operacje z określonymi specyfikacjami minimalnych osiągów nawigacyjnych (MNPS)	2135
3)	na operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (ETOPS)	4270
4)	na operacje z nawigacją w oparciu o charakterystyki systemów (PBN) – za każdą wpisywaną specyfikację PBN	2000
5)	na operacje w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej (RVSM)	3202
6)	na operacje śmigłowcowe z użyciem systemu noktowizyjnego (NVIS)	2000
7)	na operacje śmigłowcowe z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO)	2000
8)	na każde inne zatwierdzenia szczególne, o których mowa w dodatku II do załącznika II (Part-ARO) rozporządzenia nr 965/2012/UE przypis 20	1000
4.	Przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zatwierdzenia szczególnego dla organizacji:	
1)	na transport materiałów niebezpiecznych (DG)	4270
2)	na upoważnienie do prowadzenia szkoleń personelu pokładowego zgodnie z podczęścią CC (Part-CC) załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE	2000
3)	na upoważnienie do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z podczęścią CC (Part-CC) załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE	2000
4)	na operacje śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS)	5000

3.10. (uchylona)

3.11. Certyfikacja obsługi naziemnej w portach lotniczych

Rodzaj czynności urzędowej		**Wysokość opłaty lotniczej w zł**		
		Wielkość jednostki organizacyjnej[2)]		
		M	**Ś**	**D**
1		**2**	**3**	**4**
1.	Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AHAC po raz pierwszy lub po upływie 12 miesięcy od daty wygaśnięcia certyfikatu lub jego zawieszenia w zakresie zaopatrywania statków powietrznych w materiały napędowe	980	2100	3100
2.	Przeprowadzenie procesu certyfikacji AHAC w zakresie obsługi towarów niebezpiecznych po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy (z prawem spedycji drogą lotniczą)	1068	1603	2135

3.12. Certyfikacja służb żeglugi powietrznej

Rodzaj czynności urzędowej		**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1		**2**
1.	Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, odpowiednio do:	
	1) służby kontroli obszaru (ACC – Area Control Service)	20 000
	2) służby kontroli zbliżania (APP – Approach Control Service)	10 000
	3) służby kontroli lotniska (TWR – Aerodrome Control Service)	10 000
	4) służby informacji powietrznej (FIS – Flight Information Service)	10 000
	5) służby lotniskowej informacji powietrznej (AFIS – Aerodrome Flight Information Service)	1000
	6) służby łączności (COM – Communication Service)	1000
	7) służby nawigacji (NAV – Navigation Service)	2000

8) służby dozorowania (SUR – Surveillance Service)	4000
9) służby przetwarzania i zobrazowania danych (DP – Data Processing)	10 000
10) służby informacji lotniczej (AIS – Aeronautical Information Service)	10 000
11) służby lub organu zapewniającego informacje meteorologiczne	10 000
2. Przeprowadzenie procesu z wniosku o przedłużenie ważności certyfikatu	do 50 % opłaty określonej w ust. 1, nie więcej niż 5000

3.13. Inne certyfikaty, zaświadczenia, zatwierdzenia, zezwolenia oraz dokumenty

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	**2**
1. (uchylony)	
2. (uchylony)	
2a. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AOC (krajowego) po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu AOC (krajowego) nieważnego dłużej niż 12 miesięcy	5289
2b. Przeprowadzenie procesu wznowienia ważności certyfikatu AOC (krajowego), który był cofnięty albo zawieszony nie dłużej niż 12 miesięcy	75 % opłaty określonej w ust. 2a
2c. Rozpatrzenie wniosku o przedłużenie ważności certyfikatu AOC (krajowego)	75 % opłaty określonej w ust. 2a
2d. Zmiana w certyfikacie lub specyfikacji AOC (krajowym albo wydanym zgodnie z rozporządzeniem nr 965/2012/UE), niezwiązana z dodaniem statku powietrznego	Wielkość jednostki organizacyjnej[2)]
	M: 115 / Ś: 227 / D: 453
2e. Dodanie statku powietrznego i związana z tym zmiana w certyfikacie AOC (krajowym albo wydanym zgodnie z rozporządzeniem nr 965/2012/UE)	W zależności od maksymalnej masy startowej (MTOM) statku powietrznego
	do 10 ton włącznie: 227 / więcej niż 10 ton: 568
3. (uchylony)	
4. Akceptacja pilota do przeprowadzania kontroli typu line-check	100
5. Wydanie decyzji w sprawie zwolnień oraz odstępstw od przepisów art. 8 ust. 2 i 3 rozporządzenia 3922/91/EWG	10 000
6. Zatwierdzenie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania w oparciu o art. 83 bis Konwencji i przekazanie nadzoru od lub do organu nadzoru innego państwa	2000
7. (uchylony)	
8. Wydanie zgody na wykonywanie lotów w strefach, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy	800
9. Wydanie certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa	150
10. Wydanie identyfikatora członka załogi (Crew Member Certificate – CMC)	50

10a. Wydanie certyfikatu wewnętrznego audytora kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego	200
11. Wydanie certyfikatu centrum medycyny lotniczej	1000
12. Wydanie certyfikatu dla lekarza orzecznika medycyny lotniczej	215
13. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony lotniska użytku publicznego	2000
14. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony lotniska użytku wyłącznego	500
15. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz regularny	1000
16. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz nieregularny	500
17. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony podmiotu świadczącego obsługę naziemną	250
18. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony służby żeglugi powietrznej lub organu zapewniającego osłonę meteorologiczną	450
19. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony podmiotu wykonującego inną działalność gospodarczą	300
20. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony lotniska użytku publicznego	600
21. Zatwierdzenie programu ochrony podmiotu zapewniającego osłonę meteorologiczną lotnictwa cywilnego	500
22. Zatwierdzenie programu ochrony zarejestrowanego agenta	450
23. Zatwierdzenie programu ochrony zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego	450
24. Wyznaczenie znanego nadawcy ładunków i poczty	250
25. Kontrola w siedzibie zarejestrowanego agenta/zarejestrowanego dostawcy lub znanego nadawcy (w zakresie ładunków i poczty)	250
26. Ponowne wyznaczenie znanego nadawcy w zakresie ładunków i poczty po upływie 5 lat od wyznaczenia, o którym mowa w ust. 24	120
27. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony innego lotniska	150
28. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony przewoźnika wykonującego loty regularne	300
29. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony przewoźnika wykonującego loty nieregularne	150
30. Zatwierdzenie zmiany lub aktualizacji programu ochrony innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą	50
31. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu szkolenia z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego	200

32. Wydanie opinii o możliwości lokalizacji inwestycji ze względu na wysokość zabudowy, o ile przepisy prawa nie nakładają obowiązku zajęcia stanowiska przez Prezesa Urzędu	1068
33. Wydanie zezwolenia na przeprowadzenie pokazu lotniczego	Opłata podstawowa 150 zwiększona o 50 za każdy dzień wykonywania pokazów dla każdego statku powietrznego używanego w pokazach
34. Przeprowadzenie procesu wpisu lub zmiany do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych i wydanie zaświadczenia o wpisie lub zmianie dla każdego z poniższych urządzeń:	
1) urządzenia łączności (w urządzeniach połączonych opłaty sumują się):	
a) naziemne radiostacje lotnicze	800
b) system łączności głosowej VCS	800
c) system transmisji danych G/G	800
2) urządzenie radionawigacyjne (w urządzeniach połączonych opłaty sumują się):	
a) ILS, MLS	3000
b) VOR/DVOR	2000
c) NDB	1000
d) DME	500
e) D/GPS (GBAS)	2000
3) urządzenia dozorowania (w urządzeniach połączonych opłaty sumują się)	
a) radar pierwotny dozorowania (PSR)	1500
b) radar wtórny dozorowania (MSSR)	1500
c) radar kontroli płyty lotniska	1000
d) system multilateracyjny WAM	1500
e) system multilateracyjny LAM	1500
4) system przetwarzania i zobrazowania danych	5000
5) wzrokowe pomoce nawigacyjne (systemy świetlne)	800–1000
6) automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych	
a) AWOS dla I kat. precyzyjnego podejścia	1000
b) AWOS dla II kat. precyzyjnego podejścia	1000
c) AWOS dla III kat. precyzyjnego podejścia	1000
d) AWOS dla potrzeb AFIS	500
35. Wydanie zaświadczenia o zmianie wpisu w rejestrze lotniczych urządzeń naziemnych	
każde z urządzeń lub systemów wymienionych w ust. 34	200
36. Wydanie duplikatu zaświadczenia o zmianie wpisu w rejestrze lotniczych urządzeń naziemnych	
każde zaświadczenie	100
37. Wydanie zaświadczenia o wpisie do rejestru radiobikonów	
za każdy radiobikon	50

38. Wyznaczenie unijnego podmiotu zatwierdzającego do spraw ochrony lotnictwa cywilnego	300
39. Przeprowadzenie przez Prezesa Urzędu wizji lokalnej w celu potwierdzenia wdrożenia w ramach zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do odpowiednich przewozów ładunków wykonywanych przez przewoźnika lotniczego przewożącego ładunki i pocztę z krajów trzecich oraz do zarejestrowanych agentów z krajów trzecich	20 000
40. Rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka statkiem powietrznym kategorii specjalnej, o którym mowa w art. 53a ust. 1, lub statkiem powietrznym, o którym mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2	2116
41. Rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych	2116
42. Wniosek o zmianę zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka statkiem powietrznym kategorii specjalnej, o którym mowa w art. 53a ust. 1, lub statkiem powietrznym, o którym mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2, bez względu na ilość i zakres zmian	1058
43. Wniosek o zmianę zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych, bez względu na ilość i zakres zmian	1058
44.[89)] Rozpatrzenie wniosku oraz wydanie decyzji administracyjnej w przedmiocie certyfikatu LUC 1. SAIL I 2. SAIL II 3. SAIL III 4. SAIL IV 5. SAIL V 6. SAIL VI	Opłata podstawowa 5000 zwiększona o opłatę za poszczególny wskazany poziom ryzyka: 2500 2500 3000 3000 3500 3500
45.[89)] Rozpatrzenie wniosku o pojedynczą zmianę do certyfikatu LUC, o której mowa w UAS.LUC.070 części C rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz jego wydanie	1000
46.[89)] Rozpatrzenie wniosku o zamiarze przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej do wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej", o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz wyznaczenie podmiotu	600
47.[89)] Rozpatrzenie wniosku o zamiarze przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz wyznaczenie podmiotu	1000
48.[89)] Rozpatrzenie, złożonego przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego ubiegającego się o przyznanie uprawnienia do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, oświadczenia, o którym mowa w dodatku 4 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub oświadczenia o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym – za każdy scenariusz	400

[89)] Dodany przez art. 1 pkt 29 lit. b tiret trzecie podwójne tiret czwarte ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

49.[89)] Rozpatrzenie wniosku o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych w ramach zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE	400
50.[89)] Rozpatrzenie, złożonego przez podmiot ubiegający się o uznanie, oświadczenia, o którym mowa w dodatku 6 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub oświadczenia o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym – za każdy scenariusz	400

3.14. Inne certyfikaty, zaświadczenia, zatwierdzenia oraz dokumenty wydane zgodnie z rozporządzeniem nr 965/2012/UE

Rodzaj czynności urzędowej	**Wysokość opłaty lotniczej w zł**	
1	**2**	
1. Zmiana w certyfikacie AOC, specyfikacjach operacyjnych lub w wykazie zatwierdzeń szczególnych w zakresie wykazu statków powietrznych	W zależności od maksymalnej masy startowej (MTOM) statku powietrznego	
	do 10 ton włącznie	więcej niż 10 ton
	215	535
2. Zmiana w certyfikacie AOC lub specyfikacjach operacyjnych, z wyjątkiem zmian, o których mowa w ust. 1	1000	
3. Zatwierdzenie szkoleniowego urządzenia symulacji lotu (FSTD) do prowadzenia szkoleń i sprawdzeń u posiadacza certyfikatu AOC	1000	
4. Postępowanie w sprawie wydania zwolnienia na podstawie art. 71 ust. 1 rozporządzenia nr 2018/1139/UE w zakresie podmiotów objętych rozporządzeniem nr 965/2012/UE	10 674	
5. Zatwierdzenie indywidualnego programu określającego czas lotu na podstawie ARO.OPS.235 rozporządzenia nr 965/2012/UE	10 000	
6. Zatwierdzenie umowy leasingu statku powietrznego, o której mowa w ARO.OPS.110 albo w ARO.OPS.155 w podczęści OPS załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE (dry-lease, wet-lease)	1000	
7. Zatwierdzenie w zakresie bezpieczeństwa umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii z przewoźnikiem z państwa trzeciego	1000	
8. Przyjęcie zgłoszenia wykonywania operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym	500	
9. Przyjęcie zgłoszenia wykonywania zarobkowych operacji specjalistycznych	500	
10. Zgłoszenie zawierające zmiany w zgłoszeniu wykonywania operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym albo wykonywania zarobkowych operacji specjalistycznych	200	
11. Rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka	2000	
12. Wniosek o zmianę zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, bez względu na ilość i zakres zmian	1000	

13. Zatwierdzenie alternatywnych sposobów spełnienia wymagań	2000
14. Zatwierdzenie listy minimalnego wyposażenia lub zmiany tej listy, bez względu na ilość i zakres zmian	2000

Tabela nr 2
Wykaz egzaminów na licencje i świadectwa kwalifikacji oraz wysokość stawek opłaty lotniczej związanej z egzaminami

Część I Egzaminy	
1.1. Egzaminy teoretyczne oraz teoretyczno-praktyczne na licencje i świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane	
Rodzaj czynności urzędowej	**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1	**2**
1. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na licencję:	215
1) praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego	322
2) pilota samolotowego rekreacyjnego, pilota samolotowego turystycznego, pilota śmigłowcowego rekreacyjnego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota wiatrakowcowego turystycznego, pilota balonowego rekreacyjnego, pilota balonowego, pilota szybowcowego rekreacyjnego, pilota szybowcowego, mechanika lotniczego obsługi technicznej	428
3) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, dyspozytora lotniczego	1068
4) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego	
2. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego lub egzaminu teoretyczno-praktycznego kandydata na mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66:	
1) za egzamin z każdego modułu Part-66: od M1 do M17	215
2) za każdy egzamin powtórkowy z niezaliczonego modułu Part-66	322
3) za egzamin teoretyczno-praktyczny na typ statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) nieprzekraczającej 5700 kg	322
– za każdą kategorię	
3. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do licencji:	
1) zawodowej, liniowej	215
2) do pozostałych licencji	162
4. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na świadectwo kwalifikacji	55
5. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do świadectwa kwalifikacji	162

6. Przeprowadzenie cząstkowego egzaminu teoretycznego na uznanie licencji albo egzaminu wskazanego w decyzji o zawieszeniu lub ograniczeniu licencji albo świadectwa kwalifikacji	108
7. Przeprowadzenie komisyjnego egzaminu teoretycznego, za każdy przedmiot	322

1.2. Egzaminy praktyczne na licencje, świadectwa kwalifikacji i uprawnienia wpisywane do licencji lub świadectw kwalifikacji oraz inne egzaminy praktyczne

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	**2**
1. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na licencję:	
1) pilota samolotowego rekreacyjnego	855
2) pilota samolotowego turystycznego	855
3) pilota śmigłowcowego rekreacyjnego	855
4) pilota śmigłowcowego turystycznego	855
5) pilota wiatrakowcowego turystycznego	855
6) pilota samolotowego zawodowego	2135
7) pilota śmigłowcowego zawodowego	2135
8) pilota wiatrakowcowego zawodowego	1068
9) pilota sterowcowego zawodowego	1068
10) pilota samolotowego liniowego	3202
11) pilota śmigłowcowego liniowego	3202
12) pilota balonowego rekreacyjnego	535
13) pilota balonowego	535
14) pilota szybowcowego rekreacyjnego	108
15) pilota szybowcowego	108
16) nawigatora lotniczego	1603
17) mechanika pokładowego	1068
18) kontrolera ruchu lotniczego	2670
19) dyspozytora lotniczego	1068
20) mechanika lotniczego obsługi technicznej	1068
21) praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego	1068
2. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na uprawnienia w zakresie znajomości lotniczego języka angielskiego, języka polskiego, egzaminu na przedłużenie ważności tego uprawnienia zgodnie z wymaganiami Załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. oraz egzaminu wykazującego biegłość językową, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE	765
3. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego lub oceny kompetencji kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do licencji	322

4.	Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na świadectwo kwalifikacji dla:	
1)	pilota lotni	66
2)	pilota paralotni	44
3)	pilota motolotni i motoparalotni	66
4)	pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg	66
5)	(uchylony)[90)]	
6)	skoczka spadochronowego	44
7)	(uchylony)[90)]	
8)	pilota wiatrakowca ultralekkiego	66
9)	mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego	108
10)	informatora służby informacji powietrznej	108
11)	informatora lotniskowej służby informacji powietrznej	66
5.	Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do świadectwa kwalifikacji	108
6.	Przeprowadzenie egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji:	
1)	na przedłużenie ważności uprawnienia wpisanego do licencji, za każde przedłużane uprawnienie	108
2)	na wznowienie ważności uprawnienia wpisywanego do licencji, za każde wznawiane uprawnienie	315
3)	w zakresie wykonywanych czynności egzaminacyjnych wymaganych przepisami rozporządzenia 1178/2011/UE	315
7.	Przeprowadzenie egzaminu praktycznego na przedłużenie lub wznowienie ważności uprawnienia wpisywanego do świadectwa kwalifikacji, za każde przedłużane lub wznawiane uprawnienie	55

Część II

Zaświadczenia oraz poświadczenie zgodności dokumentu z oryginałem

2.1. Zaświadczenia i poświadczenia

Rodzaj czynności urzędowej		**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1		**2**
1.	Wydanie zaświadczenia o zdanym egzaminie na licencję	30
2.	Wydanie zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo kandydata w egzaminach	15

[90)] Przez art. 1 pkt 29 lit. c ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

Tabela nr 3

Wykaz czynności urzędowych i wysokość stawek opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad lotnictwem cywilnym

Część I **Nadzór nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej**		
Rodzaj czynności urzędowej		**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1		**2**
1.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad instytucją posiadającą certyfikat w zakresie poniższych obszarów:	
1)	służby kontroli obszaru (ACC – Area Control Service)	20 000
2)	służby kontroli zbliżania (APP – Approach Control Service)	10 000
3)	służby kontroli lotniska (TWR – Aerodrome Control Service)	10 000
4)	służby informacji powietrznej (FIS – Flight Information Service)	10 000
5)	służby lotniskowej informacji powietrznej (AFIS – Aerodrome Flight Information Service)	2000
6)	służby łączności (COM – Communication Service)	1000
7)	służby nawigacji (NAV – Navigation Service)	2000
8)	służby dozorowania (SUR – Surveillance Service)	4000
9)	służby przetwarzania i zobrazowania danych (DP – Data Processing)	10 000
10)	służby informacji lotniczej (AIS – Aeronautical Information Service)	10 000
2.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad instytucją posiadającą certyfikat w zakresie służby meteorologicznej/organ służby	5000
Część II **Nadzór nad eksploatacją lotnisk**		
Rodzaj czynności urzędowej		**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1		**2**
Sprawowanie bieżącego nadzoru nad bezpieczną eksploatacją posiadacza certyfikatu lotniska:		
1)	o literze kodu A	5000
2)	o literze kodu B	15 000
3)	o literze kodu C	30 000
4)	o literze kodu D	40 000
5)	o literze kodu E	55 000

Część III

Nadzór nad posiadaczami certyfikatu AOC, certyfikatu AHAC, zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka statkiem powietrznym kategorii specjalnej, o którym mowa w art. 53a ust. 1, lub statkiem powietrznym, o którym mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2, oraz zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AOC i wpisanymi do niego zezwoleniami specjalnymi:	Opłata podstawowa w wysokości 100 %opłaty określonej w tabeli nr 1 część III podczęść 3.9. ust. 1 zwiększona o opłatę za każde zezwolenie wpisane do certyfikatu
1) na operacje w każdych warunkach meteorologicznych AWO – od E1 do E5	1000
2) na operacje w przestrzeniach MNPS – E6	800
3) na operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi – ETOPS – E7	3000
4) na operacje nawigacji obszarowej – RNAV – E8	500
5) na operacje w przestrzeniach RVSM – E9	600
6) na przewóz materiałów niebezpiecznych – DGR – E11	800
7) na śmigłowcowe operacje przybrzeżne – E12	1000
8) na operacje transportu pilotów morskich – E13	1000
2. Przeprowadzenie procesu uznania certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez państwa obce z wyłączeniem państw członkowskich Unii Europejskiej, Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz Konfederacji Szwajcarskiej	4000
3. (uchylony)	
4. (uchylony)	
5. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AHAC w zakresie:	
1) obsługi ładunków (towarów poczty) – kat. 4 (ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników) w portach lotniczych, w których ruch roboczy wynosi:	
a) do 1 000 000 pasażerów lub do 25 000 ton ładunku	30
b) od 1 000 000 do 2 000 000 pasażerów lub od 25 000 do 50 000 ton ładunku	40
c) od 2 000 000 do 5 000 000 pasażerów lub od 50 000 do 125 000 ton ładunku	60
d) od 5 000 000 do 10 000 000 pasażerów lub od 125 000 do 250 000 ton ładunku	120
e) powyżej 10 000 000 pasażerów lub powyżej 250 000 ton ładunku	230

	2) obsługi dotyczącej zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne – kat. 7 (obsługa w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne) w portach lotniczych, w których ruch roboczy wynosi:	
	a) do 1 000 000 pasażerów lub do 25 000 ton ładunku	60
	b) od 1 000 000 do 2 000 000 pasażerów lub od 25 000 do 50 000 ton ładunku	120
	c) od 2 000 000 do 5 000 000 pasażerów lub od 50 000 do 125 000 ton ładunku	230
	d) od 5 000 000 do 10 000 000 pasażerów lub od 125 000 do 250 000 ton ładunku	580
	e) powyżej 10 000 000 pasażerów lub powyżej 250 000 ton ładunku	700
6.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka statkiem powietrznym kategorii specjalnej, o którym mowa w art. 53a ust. 1, lub statkiem powietrznym, o którym mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2	5289
7.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych	5289

Część IIIa

Nadzór nad rynkiem przewozów lotniczych oraz inną działalnością gospodarczą w lotnictwie cywilnym, zgodnie z rozporządzeniem nr 965/2012/UE

Rodzaj czynności urzędowej		**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1		**2**
1.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AOC	Opłata podstawowa w wysokości 100 % opłaty podstawowej określonej w tabeli nr 1 część III podczęść 3.9.1 ust. 1
2.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad wydanymi zatwierdzeniami szczególnymi (dla przewoźników AOC oraz pozostałych użytkowników):	
1)	na operacje przy ograniczonej widzialności (LVO) – za każde zezwolenie	1068
2)	na operacje z określonymi specyfikacjami minimalnych osiągów nawigacyjnych (MNPS)	1068
3)	na operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi – ETOPS	3202
4)	na operacje z nawigacją w oparciu o charakterystyki systemów (PBN) – za każdą specyfikację PBN	500
5)	na operacje w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej (RVSM)	1000
6)	na operacje śmigłowcowe z użyciem systemu noktowizyjnego (NVIS)	1000
7)	na operacje śmigłowcowe z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO)	1000
8)	na operacje śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS)	2000
9)	na inne zatwierdzenia szczególne wpisywane do specyfikacji operacyjnej, o których mowa w Dodatku II w Part-ARO przypis 20 – za każde zezwolenie	1000

10) na transport materiałów niebezpiecznych – DG	1000
11) na upoważnienie do szkolenia personelu pokładowego zgodnie z podczęścią CC (Part-CC) załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE	1000
12) na upoważnienie do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z podczęścią CC (Part-CC) załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE	1000
3. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad zgłaszającymi wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych	2000
4. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad zgłaszającymi wykonywanie operacji niezarobkowych skomplikowanym statkiem powietrznym z napędem silnikowym	2000
5. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami zezwolenia na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, w tym wykonywania zarobkowych operacji specjalistycznych	5000

Część IV

Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu ATO, CTO, ATCO TO, FISP TO oraz MTO

Rodzaj czynności urzędowej	**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1	**2**
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu ATO, CTO, ATCO TO lub FISP TO:	
1) ATO	750
2) CTO, ATCO TO lub FISP TO	428
2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu MTO Part-147 szkolącego na kategorię lub podkategorię	1047
3. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad organizacjami szkoleniowymi mechaników lotniczych obsługi technicznej innych niż organizacje MTO Part-147	524

Część V

Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu AMO, POA, CAMO

Rodzaj czynności urzędowej	**Wysokość opłaty lotniczej w zł**			
1	**2**			
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu AMO:				
1) spełniającymi wymagania PART-145[1)]				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
	1500	750	750	550
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	1125	550	375	
c) w klasie podzespoły	225 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	225			
2) spełniającymi wymagania PART M/F[1)]				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
		550	550	375
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	750	375	225	
c) w klasie podzespoły	150 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	150			

3)	spełniającymi wymagania PL-6[1)]				
a)	w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
			375	375	225
b)	w klasie silniki	B1	B2	B3	
		450	250	150	
c)	w klasie podzespoły	110			
d)	w klasie badania nieniszczące	110			
2.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu CAMO:				
1)	spełniającymi wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(a)	A1	A2	A3	A4
		1500	750	750	250
2)	spełniającymi wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(b)	1000	500	350	200
3)	spełniającymi wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(c)	750	350	250	125
4)	spełniającymi wymagania PL-6		300	200	100
3.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu POA	50 % wartości opłaty jak za certyfikację (tabela nr 1 część III podczęść 3.5.)			
4.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu dotyczącego projektowania, produkcji i obsługi	250			
5.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad budową w pojedynczym egzemplarzu: lotni, paralotni, spadochronu, motolotni lub ultralekkiego statku powietrznego	250			
6.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu dotyczącego obsługi sprzętu spadochronowego, motolotni lub ultralekkich statków powietrznych	150			

Część VI

Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działalnością centrów medycyny lotniczej i lekarzy orzeczników medycyny lotniczej

Rodzaj czynności urzędowej		**Wysokość opłaty lotniczej w zł**
1		**2**
1.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działalnością centrum medycyny lotniczej	1068
2.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działalnością lekarza orzecznika medycyny lotniczej	215

Część VII[91)]

Sprawowanie bieżącego nadzoru nad operatorami systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz podmiotami prowadzącymi szkolenia praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych

Rodzaj czynności urzędowej		**Wysokość stawki w zł**
1		**2**
1.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego, który złożył oświadczenie o wykonywaniu operacji w kategorii „szczególnej", o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym lub scenariuszem standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE	0

91) Część dodana przez art. 1 pkt 29 lit. d ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

2.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego, który posiada zezwolenie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE	1000
3.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego, który posiada zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE	0
4.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego, który posiada certyfikat LUC	5000
5.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad wyznaczonym podmiotem, o którym mowa w art. 156n ust. 1	500
6.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad uznanym podmiotem, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 1	400
7.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego posiadającym uprawnienie, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 2	400

Przypisy:

1) W przypadku zatwierdzenia w wielu klasach końcowa opłata jest sumą opłat w poszczególnych klasach.

2) Wielkość jednostki organizacyjnej, gdzie:
   a) M – oznacza jednostkę organizacyjną zatrudniającą do 10 osób, w wymiarze min. 35 godzin tygodniowo, dla każdego zatrudnionego,
   b) Ś – oznacza jednostkę organizacyjną zatrudniającą od 10 do 100 osób, w wymiarze min. 35 godzin tygodniowo, dla każdego zatrudnionego,
   c) D – oznacza jednostkę organizacyjną zatrudniającą powyżej 100 osób, w wymiarze min. 35 godzin tygodniowo, dla każdego zatrudnionego.

3) Wyjaśnienia do kodu referencyjnego lotniska, zwanego „kodem” w tabeli nr 1 część III podczęść 3.8, znajdują się w Tomie 1 Załącznika 14 do Konwencji.

Załącznik nr 7[92)]

OPŁATY ZA CZYNNOŚCI ZWIĄZANE Z WYZNACZANIEM STREF GEOGRAFICZNYCH DLA SYSTEMÓW BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH, PRZEDŁUŻANIEM OKRESU ICH OBOWIĄZYWANIA I ICH PONOWNYM WYZNACZANIEM

1. Opłata za przeprowadzenie wstępnej oceny wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej	112 zł od każdego wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej
2. Opłata za wyznaczenie strefy geograficznej:	
1) w przypadku gdy wnioskodawca występuje jednocześnie o wyznaczenie od 1 strefy geograficznej do 10 stref geograficznych lub w przypadku gdy w wyniku przeprowadzenia wstępnej oceny wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej wnioskodawca zostaje wezwany do zmiany wniosku, tak aby dotyczył on wyznaczenia do 10 stref geograficznych	390 zł za każdą strefę geograficzną
2) w przypadku gdy wnioskodawca występuje jednocześnie o wyznaczenie od 11 do 49 stref geograficznych lub w przypadku gdy w wyniku przeprowadzenia wstępnej oceny wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej wnioskodawca zostaje wezwany do zmiany wniosku, tak aby dotyczył on wyznaczenia od 11 do 49 stref geograficznych	257 zł za każdą strefę geograficzną
3) w przypadku gdy wnioskodawca występuje jednocześnie o wyznaczenie powyżej 49 stref geograficznych lub w przypadku gdy w wyniku przeprowadzenia wstępnej oceny wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej wnioskodawca zostaje wezwany do zmiany wniosku, tak aby dotyczył on wyznaczenia powyżej 49 stref geograficznych	156 zł za każdą strefę geograficzną
3. Opłata za przedłużenie okresu obowiązywania strefy geograficznej:	
1) w przypadku gdy wnioskodawca występuje jednocześnie o przedłużenie okresów obowiązywania od 1 strefy geograficznej do 10 stref geograficznych	101 zł za każdą strefę geograficzną
2) w przypadku gdy wnioskodawca występuje jednocześnie o przedłużenie okresów obowiązywania od 11 do 49 stref geograficznych	78 zł za każdą strefę geograficzną
3) w przypadku gdy wnioskodawca występuje jednocześnie o przedłużenie okresów obowiązywania powyżej 49 stref geograficznych	39 zł za każdą strefę geograficzną
4. Opłata za ponowne wyznaczenie strefy geograficznej:	
1) w przypadku gdy wnioskodawca występuje jednocześnie o ponowne wyznaczenie od 1 strefy geograficznej do 10 stref geograficznych	190 zł za każdą strefę geograficzną
2) w przypadku gdy wnioskodawca występuje jednocześnie o ponowne wyznaczenie od 11 do 49 stref geograficznych	129 zł za każdą strefę geograficzną
3) w przypadku gdy wnioskodawca występuje jednocześnie o ponowne wyznaczenie powyżej 49 stref geograficznych	78 zł za każdą strefę geograficzną

[92)] Załącznik nr 7 dodany przez załącznik do ustawy, o której mowa w odnośniku 2, na podstawie art. 1 pkt 30 tej ustawy.