

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw

Projekt ustawy o zmianie ustawy – *Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw* (w wersji z dnia 7 maja 2015 r.) został przekazany do konsultacji publicznych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przy pismach z dnia 14 maja 2015 r. nr ULC-LEP-2/0230-0005/01/15 oraz nr ULC-LEP-2/0230-0005/02/15 do następujących podmiotów:

- 1) AVIATION SERVICE Stanisław Nowakowski, ul. Gen. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 2) Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczypospolitej Polskiej – LAF RP, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo;
- 3) Avia Solutions Group, Okęcie Business Park – Notus i Zephyrus, ul. 17 Stycznia 45B, Warszawa;
- 4) PZL Mielec ul. Wojska Polskiego 3, 39-300 Mielec;
- 5) Smart Aero Service – Tomasz Malec ul. Wybraniecka 32, 25-128 Kielce;
- 6) SALT AVIATION Sp. z o.o. ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 7) RUNWAY ul. Gen. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 8) EADS PZL "Warszawa-Okęcie" S.A. ZUA Mielec skr. poczt. 51, 39-300 Mielec;
- 9) PZL Świdnik S.A. Al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik;
- 10) Fly Polska Sp. z o.o. Jasionka – Lotnisko, 36-002 Jasionka;
- 11) Flyer Aviation ul. Instalatorów 9, 02-875 Warszawa;
- 12) Centrum Medycyny Lotniczej LUXMED, ul. 17 Stycznia 39, 02-146 Warszawa;
- 13) Centrum Medycyny Lotniczej – Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich Aeroklubu Polskiego – Wojewódzka Przychodnia Sportowo-Lekarska we Wrocławiu;
- 14) Centrum Medycyny Lotniczej – Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, Warszawa;
- 15) IATA Poland, ul. Złota 7 lok. 18, Warszawa;
- 16) BARIP Polska, ul. Zwycięzców 43/33, 03-937 Warszawa;
- 17) Krajowa Rada Lotnictwa;
- 18) Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND;
- 19) Naczelna Izba Lekarska;
- 20) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków - Balice Sp. z o.o.;
- 21) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin sp. z o.o., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 22) Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.;
- 23) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.;
- 24) Port Lotniczy Poznań - Ławica Sp. z o.o.;
- 25) Port Lotniczy Wrocław S.A.;
- 26) Port Lotniczy Szczecin - Goleniów Sp. z o.o.;
- 27) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.;
- 28) Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka Sp. z o.o.;
- 29) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.;
- 30) Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Króla Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
- 31) Port Lotniczy Radom S.A., ul. Żeromskiego 86, 26-600 Radom;
- 32) Port Lotniczy Zielona Góra Babimost, 66-110 Babimost;
- 33) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
- 34) Związek Regionalnych Portów Lotniczych; Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
- 35) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe HELISECO Sp. z o.o. ul. Gen. Kaliskiego 54, 01-476 Warszawa;
- 36) WSK „PZL-Rzeszów” SA;
- 37) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-KALISZ” SA;
- 38) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego – Poznań Sp. z o.o.;
- 39) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Warszawa II” SA;
- 40) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 41) Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej PIB, ul. Podleśna 61, 01-673 Warszawa;
- 42) IBCOL Polska Sp. z o.o., ul. Łowicka 35, 02-502 Warszawa;

- 43) Sky Taxi Sp. z o.o. ul. Namysłowska 112, 46-081 Dobrzeń Wielki;
- 44) Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
- 45) WIZZ AIR, Pyrzowice;
- 46) Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, Warszawa;
- 47) GENERAL AVIATION SERVICES Sp. z o.o.; Góraszka, 05-462 Wiązowna;
- 48) PLL LOT S.A. ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 49) EUROLOT ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 50) SprintAir Cargo Sp. z o.o.; ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 51) Blue Jet Sp. z o.o.; ul. 17 Stycznia 47, 02-146 Warszawa;
- 52) Fly Jet Sp. z o.o.; ul. Sabały 60, 02-174 Warszawa;
- 53) IBEX U.L. Sp. z o.o.; ul. Żelazna 54, 00-852 Warszawa;
- 54) ASA HELI-WATER Sp. z o.o.;
- 55) SKY ADVENTURE Sp. z o.o.; pl. Grunwaldzki 4A/3, 40-127 Katowice;
- 56) Hi Flyer Polska; ul. Wodna 28/5, 30-719 Kraków;
- 57) Travel Service Polska Sp. z o.o.; ul. Gordona Benetta 2B, 02-159 Warszawa;
- 58) Helicopter.pl S.A.; ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
- 59) Adriana Aviation Sp. z o.o.; ul. Chełmińska 14 Kosowizna, 86-253 Kijewo Królewskie;
- 60) Stowarzyszenie Polskich Pilotów Komunikacyjnych POLALPA, ul. 17 Stycznia 119, 00-906 Warszawa;
- 61) Enter Air Sp. z o.o., al. Krakowska 106, 02-256 Warszawa;
- 62) SprintAir S.A., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 63) Small Planet Airlines Sp. z o.o., ul. 17 Stycznia 45B, 02-146 Warszawa;
- 64) Biernat s.j., ul. Poznańska 3, 62-023 Gądk;
- 65) Royal Star Sp. z o.o., ul. Drogowców 7, 01-935 Warszawa;
- 66) PW Romi Roman Wodzisławski, Ciemiętniki 44, 29-120 Kluczewsko;
- 67) HiFly s.c. ul. Mickiewicza, 87-820 Kowal;
- 68) Leszczyński Klub Balonowy, ul. Francuska 21, 64-100 Leszno;
- 69) Andrzej Szymański LARS, ul. Człuchowska 12, 60-434 Poznań;
- 70) Aircraft Management and Consulting Sp. z o.o., Al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 71) Pyrlandia Boogie Anna Beneturska, Giebnia 25, 88-170 Pakość;
- 72) BB Building Business Marina Fijołek dba "BB Aero", ul. Mazańcowicka 92A, 43-300 Bielsko-Biała;
- 73) Aerogryf Aviation Sp. z o.o., ul. Przestrzenna 10, 70-800 Szczecin;
- 74) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia, 00-906 Warszawa;
- 75) Aeroklub Białostocki, ul. Ciołkowskiego 215-602 Białystok;
- 76) Aeroklub Bydgoski, ul. Biedaszkowo 28d, 85-157 Bydgoszcz;
- 77) Aeroklub Gdański, ul. Powstańców Warszawy 36, 83-000 Pruszcz Gdański;
- 78) Aeroklub Jeleniogórski Łomnicka – Lotnisko, 58-500 Jelenia Góra;
- 79) Aeroklub Kielecki, ul. Jana Pawła II 9, 26-001 Masłów;
- 80) Aeroklub Lubelski, Lotnisko Radawiec, 21-030 Motycz;
- 81) Aeroklub Nowy Targ, ul. Lotników 1, 34-400 Nowy Targ;
- 82) Aeroklub Ostrowski Lotnisko Michałków skr. poczt. 126, 63-400 Ostrów Wielkopolski;
- 83) Aeroklub Podhalański z siedzibą w Łososinie Dolnej, Lotnisko Łososina Dolna, 33-314 Łososina Dolna;
- 84) Aeroklub Podkarpacki – Szkoła Lotnicza, ul. Żwirki i Wigury 9, 38-400 Krosno;
- 85) Aeroklub Pomorski im. Gen. Pil. Stanisława Skalskiego, ul. Pułku Lotniczego 17, 87-100 Toruń;
- 86) Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej; Lotnisko Kobylnica 3, 62-006 Kobylnica;
- 87) Aeroklub Warszawski; ul. Księżycowa 1, 01-935 Warszawa;
- 88) Aeroklub Włocławski im. Stanisława Skarżyńskiego Lotnisko Kruszyn, 87-853 Kruszyn;
- 89) Aeroklub Wrocławski im. Płk. pil. Bolesława Orlińskiego – Oddział Aeroklubu Polskiego, ul. Grabiszyńska 57, 53-503 Wrocław;
- 90) Aeroklub Ziemi Lubuskiej, ul. Skokowa 18 a, 66-015 Przylep;
- 91) Aeroklub Ziemi Mazowieckiej, ul. Bielska 60, 09-400 Płock;
- 92) Aeroklub Ziemi Zamojskiej, Lotnisko Mokre 115, 22-400 Zamość;
- 93) Agro Piast Usługi Agrolotnicze, ul. Porębska 141, 54-046 Wrocław;

- 94) Aircom Sp. z o.o., ul. Mokotowska 15A/4 00-640 Warszawa;
- 95) Andrzej Szymański „LARS”, ul. Człuchowska 12, 60-434 Poznań;
- 96) GB Aerocharter Sp. z o.o., ul. Królewicza Jakuba 43, 02-956 Warszawa;
- 97) Gispro Sp. z o.o., ul. Gombrowicza 17 A, 70-785 Szczecin;
- 98) Gwiazda PPHU Krzysztof Bilarzewski, ul. Grunwaldzka 62, 83-000 Pruszcz Gdański;
- 99) Lima Sp. z o.o., ul. Dworcowa 4, 87-400 Golub-Dobrzyń;
- 100) MGGP Aero Sp. z o.o., ul. Słowackiego 33-37, 33-100 Tarnów;
- 101) Normal – Piotr Jaferniki, ul. Cieszyńska 319, 43-300 Bielsko Biała;
- 102) Okręgowe Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne OPEGIEKA Sp. z o.o., al. Tysiąclecia 11, 82-001 Elbląg;
- 103) Politechnika Rzeszowska, Ośrodek Kształcenia Lotniczego, Jasionka 915, 36-001 Trzebowisko;
- 104) Sky Fun s.c., Anna Kampys, Gabriel Batkiewicz, Ustronie 7B, 34-400 Nowy Targ;
- 105) AIRNET SERVICES Sp. z o.o., Al. Krakowska 106, 02-256 Warszawa;
- 106) Baltic Ground Services Sp. z o.o., ul. 17 Stycznia 45B, 02-146 Warszawa;
- 107) Lotos Air BP Polska Sp. z o.o. ul. Elbląska 135, 80-718 Gdańsk;
- 108) LS Airport Services S.A., ul. Wirazowa 35, 02-158 Warszawa;
- 109) Petrolot Sp. z o.o. ul. Gordona Benetta 2, 02-159 Warszawa;
- 110) Shell Polska Sp. z o.o. ul. Bitwy Warszawskiej 1920 nr 7a, 02-366 Warszawa;
- 111) Poczta Polska S.A., ul. Rakowiecka 26, 00-940 Warszawa;
- 112) GTL. LOT. Usł. Lotn. Sp. z o.o. ul. Wolności 90, 42-625 Ożarów;
- 113) LDT Wrocław Sp. z o.o. ul. Ppłk. Stanisława Skarżyńskiego 36, 54-530 Wrocław;
- 114) Welcome Airport Services Sp. z o.o., ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 115) Sprintair S.A., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 116) Aircraft Management and Consulting Sp. z o.o., Al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 117) Husair Sp. z o.o., ul. Księżycowa 3, Hangar 11, 01-934 Warszawa;
- 118) Airport Coordination Limited, Paweł Mazur Kancelaria Prawna Wardyński i Wspólnicy, Al. Ujazdowskie 1000-478 Warszawa;
- 119) Polska Izba Turystyki, ul. Krakowskie Przedmieście 64/7 00-322 Warszawa;
- 120) r. pr. Roman Adamaszek; Feliks, Adamaszek i Wspólnicy sp. k. Kancelaria Adwokatów i Radców prawnych Filia; ul. Paderewskiego 32/23, 40-282 Katowice;
- 121) Deutsche Lufthansa S.A. Oddział w Polsce; Al. Jana Pawła II 29, 00-867 Warszawa;
- 122) Wojciech Ciszewski; adres do doręczeń: Krajowe Centrum Turystyki i Hotelarstwa Sp. z o.o.; ul. Magazynowa 21, 40-424 Katowice;
- 123) adw. Krzysztof Wąsowski; Kancelaria Elżanowski Cherka & Wąsowski, ul. Kruczkowskiego 8, 00-380 Warszawa;
- 124) Europejskie Centrum Konsumenckie; Plac Powstańców Warszawy 1, 00-950 Warszawa;
- 125) Aeroflot Rosyjskie Linie Lotnicze; Al. Jerozolimskie 29, 00-508 Warszawa;
- 126) Air France S.A. Oddział w Polsce; ul. Nowy Świat 64, 00-357 Warszawa;
- 127) Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A Oddział w Polsce; ul. Nowy Świat 64, 00-357 Warszawa;
- 128) Austrian Airlines S.A. Oddział w Polsce; ul. Jana Pawła II 29, 00-867 Warszawa;
- 129) British Airways Publiczna Spółka Akcyjna Oddział w Polsce; ul. Marszałkowska 76, 00-517 Warszawa;
- 130) Scandinavian Airlines System - SAS Oddział w Polsce; ul. Jana Pawła II 29, 00-867 Warszawa;
- 131) Ryanair Corporate Head Office, Dublin Airport, Ireland;
- 132) KLM S.A. Oddział w Polsce; ul. Nowy Świat 64, 00-357 Warszawa;
- 133) Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Linii Lotniczych RP; ul.17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 134) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego PLL LOT S.A.; ul. 17 Stycznia 39/121, 00-906 Warszawa;
- 135) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych; ul.17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 136) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych; ul.17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 137) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.; ul.17 Stycznia 39/202, 00-906 Warszawa;
- 138) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/4, 00-924 Warszawa;
- 139) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 140) Forum Związków Zawodowych, Plac Teatralny 4, 85-069 Bydgoszcz;

- 141) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
- 142) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Klonowa 6, 00-591 Warszawa;
- 143) Business Centre Club – Związek Pracodawców Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 144) Związek Rzemiosła Polskiego skr. poczt. 54, 00-952 Warszawa;
- 145) Ogólnopolski Związek Zawodowy Lekarzy.

Uwagi zgłoszone do projektu w ramach konsultacji publicznych wraz ze stanowiskiem resortu do tych uwag zostały przedstawione w załączonej tabeli.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

Tabela uwag z konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Treść uwagi	Dotyczy (przepis/jednostka redakcyjna)	Stanowisko (uwzględniona/ni uwzględniona)	Uzasadnienie stanowiska
1	MGGP Aero Sp. z o.o.	Propozycja zmiany brzmi: 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 operacji specjalistycznych wykonywanych za zgodą zarządzających parkami narodowymi i rezerwatami przyrody, administracji morskiej lub związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, z bezpieczeństwem i obronnością państwa, ochroną granicy państwowej lub poszukiwaniem i ratownictwem	124 ust. 2	niewuwzględniona	Propozycja jest daleko idącym rozszerzeniem zakresu o wszystkie operacje specjalistyczne, a nie tylko loty patrolowe i loty interwencyjne. W związku z tym, że wymaga ona dodatkowych analiz będzie rozważona podczas kolejnej zmiany ustawy - Prawo lotnicze.
2	Aircom Sp. z o.o. Flight Operation Manager	1. Proponowana wersja nie wnosi istotnych zmian jakościowych w stosunku do obecnie obowiązującej. 2. Propozycja wprowadza w sposób nie uporządkowany kolejne elementy czasu pracy, generujące zdecydowanie wyższy stopień skomplikowania i w efekcie niezrozumienia zagadnienia – odnosi się wrażenie, że zapisy zostały stworzone dla przedstawicieli prawa, a nie środowiska lotniczego. 3. Zapisy art. 103 powinny obejmować ogólne zagadnienia wspólne dla wszystkich rodzajów lotnictwa, natomiast szczegółowe regulacje powinny być przeniesione do rozporządzeń wykonawczych. Tak niestety nie jest. Pozostawione zostały zapisy art. 103 a - dotyczące śmigłowców, dodany został nowy artykuł 103 ca, który w każdym akapicie dotyczy praktycznie innego zagadnienia. Wymagania, ograniczenia i definicje w sposób nieuporządkowany są wymieszane w ramach jednego artykułu. 4. Niezrozumiały zapis definicji przewozu medycznego, nie precyzuje rodzaju lotnictwa realizującego w/w przewóz. Czy jest możliwy przewóz medyczny przy udziale śmigłowca? Jeśli tak, jak jest realizowany i według jakich uregulowań rozliczany jest czas pracy – czy rozporządzenia śmigłowcowego, czy rozporządzenia przewozu medycznego. 5. Powielony został zapis art.103ca (pkt. 7) i art. 103c, specyfikujący uprawnienia Ministra właściwego w	103	częściowo uwzględniona	Ad. uwagi nr 1 - niewuwzględniona - propozycja konsultanta wykracza poz. zakres zmian obecnie procedowanych, tj. dostosowania ustawy - Prawo lotnicze do prawa UE. Przepisy rozporządzenia nr 965/2012/UE nie obligują do ujęcia w jednym rozporządzeniu wszystkich rodzajów lotnictwa. Ad. uwagi nr 2 - niewuwzględniona - obecna regulacja czasu pracy w sposób możliwie uporządkowany dostosowuje regulację krajową do rozwiązań UE. Dynamicznie zmieniające się prawo UE w zakresie czasu pracy członków załóg oraz przyjęty sposób ich regulowania w prawie krajowym wymusza określony sposób redakcji przepisów uwzględniających proponowane przez prawo UE rozwiązania, m.in. regulację w prawie krajowym przepisów dotyczących czasu pracy załogi jednoosobowej w przewozie przy użyciu samolotu, czy w obszarze taksówki powietrznej. Jednocześnie pozostawiono ogólne przepisy dot. czasu pracy - rezygnując z uchylecia art. 103 ust. 1-3 oraz wprowadzając nowe brzmienie art. 103 ust. 4 ustawy - Prawo lotnicze. Ad. uwagi nr 3 - uwzględniona - przywrócono art. 103 ust. 1-4 (z projektu wykreślono pkt uchylający przedmiotowy przepis) jednocześnie wprowadzono zmiany w brzmieniu delegacji z art. 103 ust. 4 w ten sposób, by było wskazane, że przepisy rozporządzenia mają dotyczyć członków załóg w przewozie przy użyciu samolotu, a nie tylko personelu lotniczego. Ad. uwagi nr 4 - częściowo uwzględniona - dostosowując nazewnictwo do używanego w rozporządzeniu nr 965/2012/UE zastosowano sformułowanie: "służba ratownictwa medycznego" definiując jednocześnie tę instytucję, tak aby była spójna i

		zakresie delegacji rozporządzenia definiując w sposób nieuzasadniony brak unifikacji w tym zakresie. 6. Odrębny zapis ograniczenia czasu pracy dla śmigłowców w art.103 a(pkt.) oraz powielony ten sam zapis dla samolotów w art.103(e) stwarza możliwość podwojenia ograniczenia czasu pracy do poziomu 3800 h w skali roku dla pilota posiadacza licencji śmigłowiej i samolotowej, co jest wbrew intencjom regulatora . 7. Zapis art.103 ca dot. załogi jednoosobowej jest niejasny wobec tych samych uregulowań w zakresie rozporządzenia śmigłowiejowego. 8. Obecnie obowiązująca wersja PL stosuje okres rozliczeniowy czasu pracy wynoszący 3 miesiące, w propozycji brak stosownego zapisu, wobec powyższego obowiązuje ograniczenie Kodeksu Pracy wynoszące 4 miesiące, co stanowi prawdopodobnie nieświadome naruszenie obowiązującej regulacji w zakresie lotnictwa cywilnego. 9. Propozycja zapisu nie nawiązuje do dobrych wzorów definicji i zapisów Rozporządzenia (EU) 83/2014, brak unifikacji w zakresie wdrażanego nowego prawa unijnego FTL. 10. Propozycja środowiska zaleca wprowadzenie zapisu jednolitego ogólnego zapisu w ramach ustawy i dystrybucję zapisów szczegółowych, wyłączając CAT - do jednego rozporządzenia wykonawczego dla pozostałych rodzajów lotnictwa, łącznie z regulacjami śmigłowiejowymi. Pozwoli to m In. uniknąć częstych zmian zapisów ustawy i ich przeniesienie do rozporządzenia.			dostosowana do rozwiązań przyjętych w prawie UE oraz w prawie krajowym. Ad. uwagi nr 5 - nie uwzględniono - delegacje ustawowe w wymienionych przepisach obejmują swym zakresem inny obszar lotnictwa - jedno dotyczy śmigłowców, a drugie będzie obejmowało swym zakresem samoloty. Ad. uwagi nr 6 - uwzględniono - zrezygnowano z wskazania odrębnie dla członków załóg samolotów (art. 103 i 103ca) oraz dla członków załóg HEMS (art. 103a ust. 1) ograniczeń ilości godzin czasu pracy w ciągu okresu rozliczeniowego wynoszącego rok kalendarzowy. Obecnie zaproponowane w art. 103cb rozwiązanie (wskazanie limitu 1900 godzin) zostało ujęte w jednej jednostce redakcyjnej i dotyczy wszystkich członków załóg, niezależnie od rodzaju statku powietrznego, na którym wykonywana jest praca. Ad. uwagi nr 7 - uwzględniono - z obecnego art. 103ca ust. 1 wynika, że 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. Ad. uwagi nr 8 - uwzględniono - projekt przewiduje pozostawienie art. 103 ust.1 w obecnym brzmieniu. Ad. uwagi nr 9 - nie uwzględniono - proponowany przepis art. 103ca zawiera rozwiązania pozostawione do uregulowania w przepisach prawa krajowego, zgodnie z art. 8 rozporządzenia nr 83/2014/UE zmieniającego rozporządzenie nr 965/2012/UE. Ad. uwagi nr 10 - nie uwzględniono - propozycja konsultanta w wielu przypadkach będzie niezgodna z zasadami poprawnej legislacji. Jednocześnie należy mieć na uwadze, że organy UE rozpoczęły prace nad regulacjami dot. śmigłowców.
3	p. Grzegorz Siwik	Zgodnie z art. 94 ust 1 ustawy Prawo lotnicze "Do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych są uprawnieni wyłącznie członkowie personelu lotniczego, członkowie personelu pokładowego, o których mowa w części O załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91/EWG, oraz osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym prowadzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 4 lit. e i osoby uczestniczące w zajęciach rekreacyjnych na lotniach i paralotniach, prowadzonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2." W przepisie tym nie uwzględniono osób wykonujących loty w trakcie egzaminów państwowych. Osoba zdająca	94 ust. 1	uwzględniona	Zmodyfikowano przepis art. 97 ust. 2 ponieważ w ocenie projektodawcy jest to szczególny przypadek wykonywania operacji lotniczych, a nie standardowy. W art. 97 ust. 2 podobne wyłączenie jest już do szkoleń lotniczych więc dodanie egzaminowania wydaje się być właściwe w tym miejscu.

		egzamin państwowy, zgodnie z art 94 ust.2 nie jest członkiem personelu lotniczego. Nie bierze też udziału w szkoleniu lotniczym, ponieważ warunkiem dopuszczenia do egzaminu jest właśnie ukończenie szkolenia lotniczego. Sytuacja ta jest jeszcze bardziej oczywista w sytuacji gdy osoba utraciła uprawnienia i odnawia je zdając egzamin państwowy bez szkolenia. Lot w ramach takiego egzaminu jest niezgodny z art 94 ust 1 ustawy Prawo lotnicze, ponieważ przepis ten jednoznacznie określa kto może wykonywać loty. Inne przepisy ustawy a w szczególności art 99 PL nie zezwalają na odbywanie lotów przez takie osoby. Zezwolenie takie mogło by wynikać z rozporządzenia z dnia 18 lipca 2003 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze. Nie mniej w art 99 ust 6 PL nie delegacji ustawowej do wyłączenia stosowania art 94 ust 1. Rozporządzeniem bez delegacji ustawowej nie można uchylać zakazów ustawowych. Dla jednoznaczności i spójności przepisów lotniczych proponuję uzupełnić art 94 ust 1 o osoby zdające egzaminy państwowe. Podobny przepis jest zawarty w ustawie o ruchu drogowym.			
4	Port lotniczy Poznań	Powyższy zapis jest zbyt ogólny, co może powodować jego różną interpretację w praktyce. Teren w granicach powierzchni ograniczających przeszkody dla lotniska w Poznaniu posiada wymiary 35 km x 17.25 km, co sumarycznie daje powierzchnię około 603 km². Ciągłe monitorowanie tego terenu, co jest istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu lotniczego, chociażby z uwagi na nagły charakter powstawania przeszkód lotniczych / np. dźwigi budowlane/ jest niemożliwy do spełnienia. Zapisy art. 82 w pkt 8) wydają się potwierdzać zamił ustawodawcy dotyczący ciągłego monitoringu terenu w granicach powierzchni ograniczających, ponieważ wznoszenie obiektów mogących stanowić przeszkody czy sprawdzanie zgodności oznakowania przeszkód wymaga ciągłego monitoringu, zarówno podczas pory dziennej jak i nocnej (np. brak pełnego oświetlenia przeszkody światłami przeszkodowymi). 35) w art. 82: a) uchyla się pkt 7, b) pkt 8 otrzymuje brzmienie:	68 ust. 2 pkt 14	wyjaśniona	Należy wskazać, że proponowany przepis nie wprowadza dla zarządzającego lotniskiem nowych obowiązków, a jedynie je uszczegóławia. Jest to przepis mający na celu usystematyzowanie obowiązków zarządzającego oraz mieści się w zakresie dotychczasowego obowiązku zawartego w art. 68 ust. 2 pkt 2 zgodnie z którym, zarządzający lotniskiem jest obowiązany prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów. Zarządzający lotniskiem wydaje się najwłaściwszym podmiotem do realizacji zadania polegającego na monitorowaniu otoczenia lotniska. Dodatkowo zaznaczyć należy, iż zgodnie z pkt ADR.OPS.B.075 oraz z AMC 3 ADR.OR.E.005 część E pkt. 17 i 18 (procedury w instrukcji operacyjnej) rozporządzenia 139/2014UE zarządzający lotniskiem musi zapewnić odpowiednie procedury umożliwiające realizację projektowanego wymagania określonego w art. 68 ust 2 pkt 14.

		„8) zawiadamia niezwłocznie właściwy organ nadzoru budowlanego oraz Prezesa Urzędu, 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.”; Proponuje się zapis: 14) Dokonywać cyklicznych, określonych w INOP objazdów terenu w granicach powierzchni ograniczających przeszkody pod względem obecności przeszkód lotniczych i innych zagrożeń dla statków powietrznych, oraz doraźnie dokonywać obserwacje podczas rutynowych inspekcji drogi startowej			
5	Port lotniczy Poznań	Obecnie poprzez ULC mamy możliwość zgłaszania wniosków i uwag do projektów studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Prezes Urzędu decyduje o ich zasadności i podejmuje decyzję o ich uwzględnieniu bądź odrzuceniu. W zgłoszonej propozycji wydaje się niejasny sposób przesyłania, podstawy prawnej, w/w dokumentów do operatora lotniska. „Niezwłocznie informowanie o nich Prezesa Urzędu” bez rozstrzygnięcia o ich zasadności wydaje się niewystarczające. Niejasny jej sens tego zapisu: Czy chodzi o to aby Zarządzający przyglądał się planom zagospodarowania przestrzennego, a ULC reaguje dopiero na wniosek Zarządzającego ?	68 ust.2 pkt 15	wyjaśniona	Celem przepisu jest nałożenie obowiązku uczestniczenia w procesie uzgadniania dokumentów planistycznych, a nie jedynie możliwość udziału w takich postępowaniach. Ma to na celu zabezpieczenie otoczenia lotniska przed naruszeniem powierzchni ograniczających przeszkody. Jest to konieczne ze względu na realizację art. 8 i 9 rozporządzenia nr 139/2014/UE. Jednocześnie z przepisu usunięto obowiązek niezwłocznego informowania Prezesa Urzędu.
6	Port lotniczy Poznań	Konieczne będzie wydanie przepisów wykonawczych, precyzujących podstawę oceny zagrożenia i sposobu informowania operatora lotniska o planowanych budowach i rozbudowach. Ocena zagrożenia związanego z budową lub rozbudową obiektów budowlanych, których powstanie może powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego w dużej mierze może być dokonane, zgodnie z kompetencjami, przez zarządzającego przestrzenią powietrzną, czyli przez PAŻP.	68 ust.2 pkt 16	uwzględniona	Po analizie usunięto propozycję dotychczasowego art. 68 ust. 2 pkt 16. Lotnisk certyfikowanych zgodnie z prawem UE ten obowiązek i tak będzie dotyczył w związku z bezpośrednim stosowaniem rozporządzenia nr 139/2014/UE.
7	Port lotniczy Poznań	Powyższy zapis prowadzi do sporów i argumentacji z hodowcami np. gołębi. W praktyce wykazanie, że działania „mogące sprzyjać” wymagają powołania biegłego i opinie biegłych są często niejednoznaczne.	87 ust 14	uwzględniona	Zmieniono brzmienie przepisu w taki sposób aby uwzględnić uwagę.

		Wnosi się o jednoznaczny zapis treści: 1) w stosunku do lotnisk użytku publicznego: a) budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych mogących sprzyjać występowaniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego w odległości do 7 km od punktu odniesienia lotniska, b) hodowania lub wypuszczania ptaków mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego w odległości do 3 km do progu drogi startowej lotniska i 1,5 km od osi drogi startowej, po obu stronach drogi startowej lotniska;			
8	Stowarzyszenie Prawa Pasażerów Przyjazne Latanie	SPPPL proponuje następujące brzmienie art. 205a na wniosek organizacji pasażerów "1. Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad przestrzeganiem przez przewoźników lotniczych lub ich przedstawicieli, zarządzających lotniskami oraz organizatorów wycieczek, zwanych dalej „podmiotami nadzorowanymi”, przepisów: 1) rozporządzenia nr 261/2004/WE, 2) rozporządzenia nr 2111/2005/WE, 3) rozporządzenia nr 1107/2006/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 ramach nadzoru nad działalnością podmiotów, o których mowa w ust. 1, Prezes urzędu jest uprawniony w szczególności do żądania: 1) udostępnienia przez te podmioty kopii dokumentów związanych z ich działalnością oraz zapoznawania się z ich treścią; 2) wszelkich informacji i wyjaśnień, dotyczących działalności tych podmiotów, od członków zarządu, rady nadzorczej, pracowników oraz innych osób związanych z tym podmiotem umową zlecenia, umową o dzieło lub innym stosunkiem prawnym o podobnym charakterze; 3) udostępnienia od każdej osoby, której podmioty te powierzyły wykonywanie niektórych czynności, wszelkich informacji, dokumentów i wyjaśnień dotyczących wykonywanych czynności na rzecz podmiotów o których mowa w ust.1; 3. Informacje i dokumenty, o których mowa w ust. 2, mogą być przekazywane w języku polskim lub	205a (obecnie 205b)	niewzeględniona	Projektowany art. 205b ma na celu umożliwienie skutecznej kontroli i egzekwowania przestrzegania przepisów prawa w zakresie ochrony praw pasażerów w ramach nadzoru Prezesa ULC. Z punktu widzenia ekonomii procesowej oraz celów stawianych postępowaniu nadzorcemu wprowadzenie propozycji Stowarzyszenia nie jest zasadne. Postępowanie nadzorcze ma bowiem zastąpić dotychczasowy model postępowania skargowego wszczynanego na wniosek pasażera. Należy również dodać, że w wyniku szeregu zmian wprowadzonych w związku z uwagami zgłoszonymi przez inne podmioty w ramach uzgodnień i konsultacji, niektóre z propozycji Stowarzyszenia nie mogą być uwzględnione, np. w art. 205a w ust. 2 wykreślono wyraz "wyjaśnienia" ponieważ wyjaśnienia zawierają się w pojęciu "informacje". Z kolei proponowane przez Stowarzyszenie regulacje dotyczące podawania informacji o stwierdzonych nieprawidłowościach do publicznej wiadomości czy regulacje dotyczące czynności podejmowanych przez Prezesa ULC po rozpatrzeniu zastrzeżeń, były przedmiotem analizy na etapie uzgodnień wewnątrzresortowych, w toku których podjęto decyzję o nieumieszczaniu ich w projekcie, jako nieuzasadnionych. Część proponowanych zmian o charakterze legislacyjnym nie jest natomiast zgodna z Zasadami techniki prawodawczej stanowiącymi załącznik do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie "Zasad techniki prawodawczej" (Dz. U. Nr 100, poz. 908). Przykładowo, przepisy karne powinny być zamieszczone w ostatniej kolejności w ramach przepisów szczegółowych. Należy pamiętać, że w ustawie – Prawo lotnicze karom administracyjnym został poświęcony w całości rozdział XIa „Administracyjne kary pieniężne” i w tym właśnie rozdziale zaproponowano zamieszczenie przepisu art. 209uf,

		angielskim. 4. Prezes Urzędu, kierując pisemne żądanie, o którym mowa w ust. 3 wskazuje termin jego wykonania. 5. W razie stwierdzenia, na podstawie uzyskanych informacji, wyjaśnień i dokumentów, o których mowa w ust. 2, przypadków naruszeń prawa, Prezes Urzędu powiadamia podmiot, u którego stwierdzono naruszenie, o stwierdzonych nieprawidłowościach i wyznacza termin do ich usunięcia. 6. Podmiot, o którym mowa w ust. 5, może w terminie 14 dni od dnia doręczenia powiadomienia pisemnie zgłosić zastrzeżenia w tym zakresie wraz z uzasadnieniem. 7. W razie uchybienia terminu, o którym mowa w ust. 6, Prezes Urzędu przywróci termin na wniosek podmiotu nadzorowanego złożony w terminie 7 dni od dnia ustania przyczyny uchybienia terminu, jeżeli uprawdopodobni, że uchybienie nastąpiło bez jego winy. Jednocześnie ze złożeniem wniosku należy zgłosić zastrzeżenia, o których mowa w ust. 6. 8. Prezes Urzędu po rozpatrzeniu zastrzeżeń powiadamia podmiot, o którym mowa w ust. 6, o sposobie ich rozpatrzenia. W powiadomieniu o rozpatrzeniu zastrzeżeń Prezes Urzędu może: 1) uwzględnić zastrzeżenia w całości lub w części i dokonać odpowiedniej zmiany w treści powiadomienia; 2) nie uwzględnić zastrzeżeń, jeżeli są bezzasadne. 9. W przypadku zgłoszenia zastrzeżeń, o których mowa w ust. 6, termin do usunięcia nieprawidłowości, o którym mowa w ust. 6, liczy się od dnia doręczenia powiadomienia o rozstrzygnięciu zastrzeżeń. 10. W terminie 3 dni od dnia upływu terminu wyznaczonego do usunięcia nieprawidłowości, podmiot, o którym mowa w ust. 5, do którego zostało skierowane powiadomienie, informuje pisemnie Prezesa Urzędu o sposobie usunięcia nieprawidłowości. 11. Prezes Urzędu podaje do publicznej wiadomości imienny wykaz stwierdzonych nieprawidłowości. 12. Podany do publicznej wiadomości imienny wykaz stwierdzonych nieprawidłowości w postępowaniu cywilnym stanowi dowód tego, co zostało w nim urzędowo stwierdzone. 13. W przypadku stwierdzenia na podstawie uzyskanych informacji, wyjaśnień lub dokumentów, o których mowa w ust. 3, rażącego naruszenia prawa lub rażącego			zawierającego sankcję za naruszenie przepisów dotyczących ochrony praw pasażerów.

		naruszenia praw pasażerów, Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej nakłada na podmiot, o którym mowa w ust. 5, karę pieniężną w wysokości 100.000 zł, bezpośrednio po stwierdzeniu tych naruszeń. 14. W razie nieusunięcia nieprawidłowości w wyznaczonym terminie, Prezes Urzędu może nałożyć w drodze decyzji administracyjnej na podmiot, o którym mowa w ust. 5, dodatkową karę pieniężną w wysokości 100.000zł 15. Każdy pasażer może wnieść do Prezesa Urzędu skargę na podmiot, o którym mowa w art. 205a ust. 1, jeżeli sądzi, że działalność tego podmiotu jest niezgodna z przepisami rozporządzeń, o których mowa w art. 205a ust. 1. 16. Ciężar udowodnienia, że uprawnienia przysługujące pasażerowi na podstawie przepisów, o których mowa w art. 205a ust. 1, nie zostały naruszone, obciąża podmiot, o którym mowa w art. 205a ust. 1. 17. W imieniu grupy pasażerów skargę na podmiot, o którym mowa w art. 205a ust. 1, może wnieść do Prezesa Urzędu także organizacja społeczna, której zadanie nie polega na prowadzeniu działalności gospodarczej. 18. W razie wniesienia skargi Prezes Urzędu podejmuje czynności nadzorcze, o których mowa w niniejszym dziale.			
9	Stowarzyszenie Praw Pasażerów Przyjazne Latanie	Rekomendacje z badań i monitoringu: • Zaostrzenie kontroli wykonania obowiązku informowania przez linie lotnicze pasażerów lotniczych o ich prawach podczas podróży, w szczególności obowiązku wręczania każdemu pasażerowi pisemnej informacji o prawie do pomocy i odszkodowania w przypadku zakłócenia w podróży np. opóźnienia i odwołania lotu oraz uszkodzenia/opóźnienia bagażu; • Wprowadzenie obowiązkowych szkoleń dla personelu obsługującego pasażerów na poszczególnych etapach podróży (włączając kontrolę bezpieczeństwa na lotnisku) na temat praw pasażerów lotniczych i ich przestrzegania w praktyce; • Ujęcie praw pasażerów lotniczych w dokumentach firm obsługujących pasażerów lotniczych – regulaminach, zakresach obowiązków, oraz egzekwowanie ich przestrzegania; • Powołanie stałych komitetów na lotniskach przez zarządzających lotniskami, które przy współpracy z liniami lotniczymi, agentami obsługi naziemnej i	Wnioski ogólne	częściowo uwzględniona	Przekazane przez Stowarzyszenie rekomendacje zawarte w „Raporcie z monitoringu i badań wśród pasażerów i instytucji w Polsce” uznać należy za wartościowe. Jakkolwiek niektóre z wniosków wynikających z raportu są istotne z punktu widzenia ochrony praw pasażerów, to nie mogą one zostać jednak uwzględnione w przedmiotowej nowelizacji, bowiem ma ona na celu dostosowanie ustawy – Prawo lotnicze do nowych lub znowelizowanych przepisów Unii Europejskiej i nie może co do zasady wykraczać poza ten zakres, co wynika z par. 30 ust. 2 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979). Z kolei w odniesieniu do kwestii interpretacji pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” należy wskazać, że z uwagi na fakt, iż pojęcie to wynika z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004/WE, jest ono na bieżąco analizowane w ramach postępowań prowadzonych przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej. W związku z tym, interpretacja wspomnianego pojęcia jest dokonywana przede wszystkim w oparciu o orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości UE. Jednocześnie, z uwagi na okoliczność, że pojęciem tym posługuje się prawo unijne, które nie dopuszcza w tym przypadku

		przedstawicielami organizacji pasażerów będą opracowywać i nadzorować plany postępowania oraz udzielania pomocy pasażerom na lotnisku w sytuacji zakłóceń w podróży; • Eliminowanie formalności związanych ze składaniem reklamacji, np. dyskryminowanie pasażerów ze względu na złożenie reklamacji w języku polskim oraz trybu wnoszenia skarg do urzędów np. wymaganie posiadania elektronicznego podpisu kwalifikowanego; • Wprowadzenie trzydziestodniowego terminu rozpatrywania reklamacji przez linię lotniczą. W przypadku braku udzielenia reklamacji pasażerowi w ww. terminie przyjmuje się, że reklamacja jest uznana; • Doprecyzowanie przepisów prawa w zakresie nadzwyczajnych okoliczności – uściślić definicje tego pojęcia. W szczególności zdarzenia w postaci usterki technicznej i strajku pracowników linii lotniczych; • Zapewnienie przejrzystości i dostępu pasażerów do bieżących danych statystycznych o zakłóceniach w podróży (liczby opóźnionych, odwołanych rejsów), liczby skarg, z podziałem na przewoźników; • Wprowadzenie jednolitej i ekonomicznie motywującej, w całej UE, wysokości sankcji nakładanych na linie lotnicze za stwierdzone przypadki naruszenia praw pasażerów; • Zapewnienie pasażerom lotniczym powszechnego i łatwego dostępu do pozasądowych sposobów rozwiązywania sporów; • Wprowadzenie jednolitego, w całej UE, terminu przedawnienia roszczeń; • Zwiększenie współpracy Krajowych Organów Wykonawczych (KOW) celem wypracowania kodeksu dobrych praktyk w zakresie udzielanej pomocy pasażerom lotniczym na terenie UE - skala czasowa składania skarg przez pasażerów i udzielania odpowiedzi przez KOW, warunki, na jakich skargi mogą być przekazywane między KOW, dopuszczalne języki, którymi można się posługiwać w odniesieniu do zażaleń oraz poprawa jakości statystyk.			możliwości jego doprecyzowania nie jest możliwe określenie przypadków stanowiących nadzwyczajne okoliczności w prawie krajowym. Problematyka korzystania z pozasądowych metod rozwiązywania sporów została natomiast kompleksowo uregulowana w projektowanym art. 205a.
10	Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego	dodaje się art. 103cb w brzmieniu: 1. Czas pracy kontrolerów ruchu lotniczego, który obejmuje: 1) wykonywanie czynności na stanowisku operacyjnym	103cb	nieuwzględniona	Należy wskazać, że przepisy dotyczące czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego zostały dodane do ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej przy okazji ostatniej obszernej zmiany ustawy – Prawo lotnicze z dnia 30 czerwca 2011 r. Warto również zwrócić uwagę na fakt, że rozwiązania

	kontroli ruchu lotniczego, 2) czynności pomocnicze i przygotowawcze do wykonywania czynności na stanowisku operacyjnym, w tym co najmniej 15-minutową odprawę przed rozpoczęciem czynności na stanowisku operacyjnym, 3) przejmowanie i przekazywanie stanowiska operacyjnego, 4) prowadzenie i nadzorowanie szkolenia praktycznego oraz egzaminowanie, 5) prowadzenie i nadzorowanie szkoleń TRM i CISM, 6) przerwy, o których mowa w ust. 2 nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 30 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy, z zastrzeżeniem ust. 3. 2. W czasie pracy kontrolerów ruchu lotniczego, o którym mowa w ust. 1 zapewnia się przerwy w wymiarze nie mniejszym niż 25 % dobowego wymiaru czasu pracy, wliczane do czasu pracy. 3. Czas pracy kontrolerów ruchu lotniczego obejmujący w szczególności: 1) szkolenie zawodowe, w tym trening na symulatorze kontroli ruchu lotniczego oraz odbycie lotu rozpoznawczego tzw. kabinowego, 2) badanie lotniczo-lekarskie, 3) udział w grupach zadaniowych i projektach związanych z rozwojem ATM, 4) wykonywanie czynności zastępcy kierownika działu/zespołu w komórkach służby ruchu lotniczego, 5) delegacje służbowe, 6) przedłużanie uprawnień z języka angielskiego, nie może przekraczać 8 godzin na dobę oraz 40 godzin na tydzień w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym. 4. Sposób obliczania wymiaru czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego, o którym mowa w ust. 1 oraz 3 w przyjętym okresie rozliczeniowym ustala się w zakładowym układzie zbiorowym pracy lub regulaminie pracy w uzgodnieniu z reprezentatywnym związkiem zawodowym zrzeszającym kontrolerów ruchu lotniczego. Przy ustaleniu sposobu obliczania wymiaru czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego, o którym mowa w ust. 1 oraz 3 stosuje się odpowiednio art. 130 Kodeksu pracy. 5. Rozkład czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego		merytoryczne zaproponowane przez konsultanta oparte są częściowo na projekcie rozporządzenia Komisji Europejskiej ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące instytucji zapewniających służby żeglugi oraz nadzoru nad nimi zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 216/2008. Projekt tego rozporządzenia był przedmiotem dyskusji na 57 spotkaniu Single Sky Committee w dniach 15-16 czerwca br. Komisja Europejska uznała, że projekt wymaga dopracowania i zostanie poddany pod głosowanie jesienią br. Mając na uwadze powyższe należy uznać, że nie istnieją jeszcze obowiązujące przepisy Unii Europejskiej dotyczące przedmiotowej materii, do których można byłoby się odnieść ani nawet ostateczny projekt, do którego można nawiązać. Zatem zmiana rozwiązań przyjętych w prawie krajowym w zakresie czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego w chwili obecnej jest przedwczesna i mogłaby doprowadzić do rozbieżności z planowanymi uregulowaniami UE, które należałoby później korygować. Sama koncepcja przeniesienia uregulowań dotyczących czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego do przepisów ustawy- Prawo lotnicze co do zasady wydaje się być słuszna, ponieważ rozwiązania dotyczyłyby wtedy wszystkich kontrolerów ruchu lotniczego, a nie tylko zatrudnionych w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Zmiany w zakresie czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego powinny zatem stanowić ewentualnie oddzielną nowelę ustawy - Prawo lotnicze, procedowaną z zachowaniem wszystkich wymogów procesu legislacyjnego.

		określający pory rozpoczynania i kończenia pracy w poszczególnych organach kontroli ruchu lotniczego ustala się w układzie zbiorowym pracy lub regulaminie pracy w uzgodnieniu z reprezentatywnym związkiem zawodowym zrzeszającym kontrolerów ruchu lotniczego. 6. Rozkład czasu pracy danego kontrolera ruchu lotniczego (harmonogram czasu pracy) ustala się na okres obejmujący co najmniej jeden miesiąc. Harmonogram czasu pracy powinien w szczególności wskazywać, które czynności z określonych w ust. 1 lub 3 mają być wykonywane przez kontrolera ruchu lotniczego w poszczególnych dniach pracy. 7. Maksymalny czas pracy bez przerwy wynosi: 1) na stanowisku operacyjnym kontrolera ruchu lotniczego – do 2 godzin, z zastrzeżeniem ust. 8, 2) na pozostałych stanowiskach operacyjnych wymagających kwalifikacji kontrolera ruchu lotniczego – do 3 godzin, 3) na stanowisku operacyjnym asystenta kontrolera ruchu lotniczego – do 3 godzin. 8. Maksymalny czas pracy bez przerwy na stanowisku operacyjnym kontrolera ruchu lotniczego w organach kontroli ruchu lotniczego portów lotniczych o małym natężeniu ruchu lotniczego (tj. do 30 tys. operacji) może być zwiększony do 3 godzin. 9. Przerwa w pracy na stanowisku operacyjnym kontrolera ruchu lotniczego nie może być krótsza niż 1 godzina lub 50 % czasu przepracowanego na stanowisku operacyjnym poprzedzającego czas przerwy. Łączny czas pracy na stanowisku operacyjnym kontrolera ruchu lotniczego bez przerwy oraz przerwy krótszej niż 1 godzina nie może przekroczyć 2 godzin, a następująca przerwa nie może wynosić mniej niż 1 godzinę. 10. Liczba następujących bezpośrednio po sobie dni pracy kontrolera ruchu lotniczego na stanowisku operacyjnym nie może przekroczyć czterech. 11. Minimalny nieprzerwany odpoczynek po zakończeniu pracy na stanowisku operacyjnym kontrolera ruchu lotniczego w jednym dniu a przed rozpoczęciem pracy na stanowisku operacyjnym w kolejnym dniu wynosi co najmniej 16 godzin, z zastrzeżeniem ust. 12 oraz 13. 12. Minimalny nieprzerwany odpoczynek po zakończeniu pracy na stanowisku operacyjnym kontrolera ruchu lotniczego w ostatnim z czterech następujących			

		bezpośrednio po sobie dni pracy na stanowisku operacyjnym wynosi co najmniej 32 godziny. 13. Minimalny nieprzerwany odpoczynek po zakończeniu pracy na stanowisku operacyjnym kontrolera ruchu lotniczego w ostatnim z dwóch następujących bezpośrednio po sobie dni pracy na stanowisku operacyjnym, jeżeli w każdym z tych dni praca była wykonywana w porze nocnej wynosi co najmniej 32 godziny. 14. Przepisy ust. 1 – 13 stosuje się odpowiednio do osób posiadających licencję praktykanta – kontrolera ruchu lotniczego.			
11	Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego	art. 103d otrzymuje brzmienie: W sprawach dotyczących czasu pracy członków personelu lotniczego nieuregulowanych w przepisach art. 103a–103cb stosuje się przepisy Kodeksu pracy.	103d	nieuwzględnione	stanowisko jak w poz. 10
12	Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego	uchyla się art. 6a	ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej	nieuwzględniona	stanowisko jak w poz. 10
13	Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego	dodanie do nowelizacji w art. 8 punktu 6 w brzmieniu: 6. art. 103 c i b i art. ... (uchylający art. 6a ustawy o PAZP) wchodzi w życie od 1 stycznia 2016 r.	8 ustawy zmieniającej	nieuwzględniona	stanowisko jak w poz. 10
14	Grzegorz Rybczyński Prezes Zarządu SkyTaxi	Rozporządzenie EC 185/2010 zrównuje prawa i obowiązki przewoźnika lotniczego oraz zarządzającego lotniskiem w zakresie weryfikacji danych osoby ubiegającej się o kartę dostępu do strefy zastrzeżonej lub CMC, w tym sprawdzenia braku przeciwwskazań do wydania CMC. Takie sprawdzenie musi się odbyć przed wydaniem karty CMC przez przewoźnika. Niemniej brzmienie artykułu 188 i pokrewnych (w tym KPOLC) mówi o tym że Straż Graniczna udziela informacji o przeciwwskazaniach lub ich braku zarządzającemu lotniskiem. Wydaje się że należy zrównać prawa zarządzającego lotniskiem oraz przewoźnika do niezależnego występowania o takie dane do Straży Granicznej. Jest to istotne w przypadku np. gdy przewoźnik lotniczy zatrudnia personel na innym lotnisku niż port macierzysty, a nawet w innym kraju. w takich	188 i pokrewne	wyjaśniona	Podkreślić trzeba, że CMC wydaje Prezes ULC, natomiast przewoźnik ma możliwość wydania karty identyfikacyjnej członka załogi. Należy także zwrócić uwagę na treść art. 188b ust. 3 ustawy - Prawo lotnicze. Zgodnie z tym przepisem, przy ustalaniu przesłanek, o których mowa w ust. 1 pkt 3 (tj. informacji udzielanej przez komendanta oddziału Straży granicznej na wniosek polskiego przewoźnika lotniczego o braku negatywnych przesłanek do wydania certyfikatu członka załogi statku powietrznego - CMC) art. 188a ust. 4 - 7 stosuje się odpowiednio. Stosownie do art. 188a ust. 4 "w celu umożliwienia dostępu osób, o których mowa w pkt 1.2.4 załącznika do rozporządzenia nr 300/2008/WE, do strefy zastrzeżonej lotniska zarządzający lotniskiem lub przewoźnik lotniczy w ramach sprawdzenia przeszłości tych osób, zgodnie z art. 3 pkt 15 rozporządzenia, występuje do komendanta oddziału straży granicznej o udzielenie informacji o braku negatywnych przesłanek do uzyskania takiego

		okolicznościach przewoźnik nie występuje o wydanie karty dostępu do strefy zastrzeżonej danego lotniska macierzystego, zatem nie ma potrzeby obarczania zarządzającego lotniskiem by był pośrednikiem pomiędzy przewoźnikiem a SG w celu uzyskania informacji niezbędnych do wydania CMC. Dlatego jest tu potrzeba zmiana koncepcji i zrównanie uprawnień przewoźnika z zarządzającym lotniskiem do niezależnego występowania o zapytanie do SG, a SG udzielania odpowiedzi bezpośrednio przewoźnikowi. W obecnym brzmieniu, następuje opóźnienie lub wręcz uniemożliwienie wydania takiego poświadczenia przez SG, jeżeli przewoźnik nie składa równocześnie wniosku do zarządzającego lotniskiem o wydanie karty do strefy zastrzeżonej (co nie zawsze jest potrzebne). Dodatkowo, brak jest odniesienia do sprawdzenia przeszłości przez inne równorzędne organy jak SG w innych krajach. W przypadku gdy polski przewoźnik lotniczy zatrudnia obywatela Francji, który będzie operował z lotniska we Francji, nie widzimy potrzeby weryfikacji jego danych przez SG w celu wydania CMC, skoro jego dane weryfikują odpowiednie służby we Francji. W obecnym brzmieniu, brak informacji od SG, uniemożliwia wydanie CMC, osobie, która być może nigdy nie będzie nawet operować w Polsce. Obecna koncepcja wydaje się być nieprzemyślana i nie odnosząca się w ogóle do realiów multinarodowego wykorzystania załóg lotniczych w różnych stronach świata przez polskiego przewoźnika.			dostępu". W związku z tym, przewoźnik lotniczy posiada analogiczne uprawnienia do wystąpienia do Straży Granicznej z wnioskiem o udzielenie informacji o braku występowania negatywnych przesłanek w stosunku do konkretnej osoby do uzyskania dostępu do stref zastrzeżonych lotniska, jak i osoby, na rzecz których przewoźnik lotniczy wystąpił do Prezesa Urzędu z wnioskiem o uzyskanie certyfikatu członka załogi statku powietrznego CMC. Warto dodać, że przewoźnik lotniczy posiada nawet większe uprawnienia aniżeli zarządzający lotniskiem, bowiem może się ubiegać o informację nt. negatywnych przesłanek zarówno w procesie udzielenia dostępu bez eskorty do strefy zastrzeżonej, jak i w procesie wydawania CMC.
15	Grzegorz Rybczyński Prezes Zarządu SkyTaxi	Artykuł w swym brzmieniu jest wadliwy, bo nie określa on w sposób jednoznaczny osoby chronionej i rozciąga ochronę na wszystkie osoby. Jeżeli osoba A, powiadomiła o zdarzeniu i w jego wyniku stwierdzono że osoba B uczestnicząca w zdarzeniu mogła naruszyć zasady lub przepisy (a osoba B nie zraportowała) to w obecnym brzmieniu zarówno osoba A i B jest chroniona, co chyba nie jest intencją. W związku z powyższym należy uzupełnić artykuł o słowa zaznaczonej poniżej: Art. 209uk. Podmiot prowadzący działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, który pociągnął swojego pracownika do odpowiedzialności z tytułu naruszenia, niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków pracowniczych, o których mowa w przepisach Kodeksu pracy, albo osobę wykonującą dla niego czynności na	209uk	nieuwzględniona	Rozporządzenie nr 376/2014 w art. 16 ust. 6 przewiduje, że państwa członkowskie powstrzymują się od wszczynania postępowań dotyczących nieumyślnych lub niezamierzonych naruszeń prawa, o których dowiedziały jedynie dlatego, że zostały one zgłoszone zgodnie z art. 4 i 5 tego rozporządzenia. Warto zwrócić uwagę, że przepisy rozporządzenia nr 376/2014, mają na celu zapewnienie wysokiego ogólnego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Unii oraz dołożenie wszelkich starań w celu zmniejszenia liczby wypadków i incydentów, z myślą o zapewnieniu publicznego zaufania do transportu lotniczego, a także do zapobiegania wypadkom poprzez ułatwienie prowadzenia szybkich, skutecznych i wysokiej jakości badań zdarzeń lotniczych. Stąd też daleko idąca ochrona informacji zawartych w systemach (obowiązkowym i dobrowolnym). Nie oznacza to jednak, że sprawca czynu nie może być pociągnięty do odpowiedzialności jeśli organy ścigania dowiedzą się o

		podstawie umowy cywilnoprawnej do odpowiedzialności z tytułu niewykonania albo nienależytego wykonania zobowiązania z tytułu umowy wzajemnej, w związku ze zgłoszeniem PRZEZ TĄ OSOBĘ 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.”;			popelnieniu przez niego czynu karalnego z innego źródła. W tych okolicznościach pracodawca, który pociągnął swojego pracownika do odpowiedzialności wbrew postanowieniom przytoczonego przepisu rozporządzenia UE powinien ponieść z tego tytułu odpowiedzialność. Ustawodawca krajowy w myśl art. 21 rozporządzenia nr 376/2014 został zobowiązany do ustanowienia sankcji również za to naruszenie.
16	Grzegorz Rybczyński Prezes Zarządu SkyTaxi	Ust. 3 We wspomnianym ustępie, punkt 1) należałoby doprecyzować, kontroli jakich środków transportu kontrola ma dotyczyć. Czy np. u operatora lotniczego kontrolowane mają być, oprócz statków powietrznych, również samochody służbowe. Podobnie z obiektami i nieruchomościami (punkt 1)). Poddaje się pod wątpliwość zasadność kontroli obiektów nie będących zgłoszonymi do prowadzenia operacji lotniczych wymienionych w certyfikacie przewoźnika. Przykładem może być garaż, w którym parkowany jest służbowy samochód. W dodanym punkcie 7) należałoby doprecyzować przypadki, w jakich osoba przeprowadzająca kontrolę nie będzie mogła pozostać na pokładzie statku powietrznego podczas operacji (lot) z uwagi na np. pojemność kabiny pasażerskiej (brak miejsc) oraz/lub masy i wyważenia samolotu. Dodatkową kwestią jest finansowanie podróży (bilety lotnicze, hotele) osoby kontrolującej, oraz charakter pobytu na pokładzie osoby kontrolującej, czy będzie ona podróżowała jako pasażer, czy też jako członek załogi. UZASADNIENIE (operacje lotnicze) W art. 27 ust. 2 nowelizowanej ustawy uzupełniono krąg podmiotów podlegających kontroli Prezesa Urzędu o użytkowników cywilnych statków powietrznych (pkt 1) oraz członków personelu pokładowego (pkt 3). Odpowiednio też zmieniono treść art. 27 ust. 3 pkt 1 i 3 ustawy i dodano pkt 7 i 8, określając tym samym, iż w trakcie wykonywanej kontroli, pracownikom urzędu przysługuje prawo wstępu na pokład statku powietrznego i pozostawania w nim podczas operacji lotniczych (jako miejsca operacji lotniczych) oraz żądania udzielenia ustnych wyjaśnień na miejscu kontroli (zgodnie z art. 3 ust. 5 rozporządzenia nr 965/2012/UE i przepisu ORO.GEN.140 załącznika III tego rozporządzenia). W art. 27 ust. 3a dodano także pkt 5, zgodnie z którym w trakcie wykonywanej kontroli Prezes Urzędu może w	27 ust. 3	wyjaśniona	Propozycje zmian uwzględniają wątpliwości zgłaszane przez konsultanta, np. w pkt 1 ograniczają zakres wstępu do obiektów tylko wykorzystywanych w operacjach lotniczych. W zakresie wstępu do środków transportu należy zauważyć, że mogą to być także środki transportu inne niż statki powietrzne, w zależności od prowadzonej działalności lotniczej, np. AHAC, ADR - wozy strażackie i inne. Zgodnie z przepisem ORO.GEN.140 a) "kontrole mają być wykonywane na potrzeby stwierdzenia zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, a operator zapewnia nieprzerwany dostęp do wszystkich obiektów, statków powietrznych, dokumentów, zapisów, danych, procedur lub innych materiałów mających związek z działalnością operatora i podlegających certyfikacji, wymogowi uzyskania zezwolenia SPO albo zgłoszeniu, niezależnie od tego, czy działalność ta jest zlecana czy nie". Nie ma potrzeby regulowania kwestii kiedy osoba przeprowadzająca kontrolę nie może pozostawać na pokładzie statku powietrznego podczas operacji lotniczej, ponieważ już sam przepis ORO.GEN.140 b) stanowi, że "Dostęp do statków powietrznych, o których mowa w lit. a), w przypadku CAT, obejmuje możliwość wchodzenia na pokład statku powietrznego i pozostawania na nim podczas operacji lotniczych, o ile ze względów bezpieczeństwa dowódca nie postanowi inaczej zgodnie z CAT.GEN.MPA.135 w odniesieniu do kabiny załogi lotniczej". W zakresie wątpliwości co do kosztów finansowania podróży kontrolujących - nie znajduje zastosowania, ponieważ finansuje to działanie Urząd Lotnictwa Cywilnego w ramach opłat za bieżący nadzór. Odnosząc się do statusu inspektora przeprowadzającego kontrolę/inspekcję na statku powietrznym w trakcie lotu - przepis CAT. GEN.MPA.135 rozporządzenia nr 965/2012, w którym zagwarantowano możliwość wstępu do kabiny załogi lotniczej przedstawicieli właściwego organu odpowiedzialnego za inspekcję, jeżeli jego obecność w kabinie jest konieczna do wykonania jego urzędowych czynności oraz dalsze przepisy tego

		drodze decyzji administracyjnej dokonać wstrzymania lub ograniczenia prowadzonej działalności w ramach certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), organizacji zgłaszających działalność oraz operacji specjalistycznych w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości poziomu 1, o której mowa w ARA.GEN.350 lit. b załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE			pkt (lit. b) zobowiązujące dowódcę statku powietrznego, aby dopilnował by m.in. wszystkie osoby przewożone w kabinie załogi lotniczej były zaznajomione z odpowiednimi procedurami oraz aby obecność innej osoby niż członek załogi nie zakłócała wykonywania lotu, gwarantując w ocenie projektodawcy bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczej, także w sytuacji gdy swoje czynności kontrolne wykonuje przedstawiciel organu odpowiedzialnego za inspekcję. Przebywający podczas wykonywania czynności urzędowych inspektor nie jest ani pasażerem, ani członkiem załogi lotniczej. Wykonując przewidziane przepisami prawa czynności występuje w charakterze osoby wykonującej czynności kontrolne. Jego status prawny określają przepisy dotyczące kontroli. Jest to sytuacja analogiczna do przypadku np. inspektorów pracy czy NIK, którzy kontrolując daną jednostkę nie są ani pracownikami tej jednostki, ani jej petentami. W pozostałym zakresie brak zastrzeżeń do wskazanych przez konsultanta przepisów.
17	Grzegorz Rybczyński Prezes Zarządu SkyTaxi	Wydaje się że ULC chce pozostać jedynym urzędem w RP, który chce dokonywać niezapowiedzianych kontroli o dowolnej porze i do tego nie wydawać decyzji administracyjnych z tych kontroli. Jest to niezgodne z KPA oraz przeczy szerokopojętym zasadom praw obywatelskich. Myślę, że RPO dodatkowo wniesie swoje uwagi do niniejszego projektu w kontekście artykułu 27/29. Niewiele organów posiada takie uprawnienia, że na podstawie okazania legitymacji, mogą dokonać kontroli o dowolnej porze. Nawet służby specjalne RP mają ograniczenia godzinowe do przeprowadzania swoich działań zleconych. Nie bardzo widzimy powody dla których ULC mógłby posiadać aż takie uprawnienia. Jakież to czynności mógłby ULC dokonywać podczas nieobecności osób nominowanych i odpowiedzialnych i kto miałby odpowiadać na pytania i zarzuty podczas niezapowiedzianych wizyt? Zgodnie z szeroko pojętymi zasadami biznesu oraz uwarunkowaniami KSH tylko osoby na określonych stanowiskach mogą udzielać odpowiedzi na pytania podczas kontroli, a ich obecność musi być obowiązkowa. W jaki sposób zatem zgodnie z KPA zapewni się czynny udział strony podczas takiej niezapowiedzianej kontroli? Zakusy ULC są tu niczym nieumotywowane, tym bardziej że wcześniejsze doświadczenia nie wskazują na patologię w zakresie	27 29	wyjaśniona	Przepisy UE przewidują niezapowiedziane kontrole. Np. zgodnie z rozporządzeniem nr 139/2014/UE załącznik 1 ADR.AR.C.005 lit. b pkt 3 weryfikacja zgodności spełnienia wymagań określonych w podstawie certyfikacji lotniska opiera się m. in. na audytach i inspekcjach, w tym na niezapowiedzianych inspekcjach. Jednocześnie należy wskazać, że nie w każdym przypadku istnieje konieczność wydawania decyzji administracyjnej pokontrolnej. Zgodnie z AMC 145.B.25 (5) pkt 1 (Decyzja Nr 2003/19/RM Dyrektora Wykonawczego Agencji z dnia 28 listopada 2003 roku): „Raport z audytu powinien być sporządzony na Formularzu nr 6 EASA.” Wzór formularza nr 6 EASA został określony jako Raport Zalecenia Zatwierdzenia wg Part -145- Formularz nr 6 EASA w Załączniku II do Decyzji Nr 2010/ 002/ R Dyrektora Wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 28 kwietnia 2010 r. W świetle powyższych przepisów zastosowanie protokołu na formularzu EASA Form 6 wyklucza zastosowanie protokołu, o którym mowa w art. 28 ust. 5 ustawy - Prawo lotnicze. Dodatkowo należy wskazać, że proponowane przepisy uwzględniają postanowienia przepisów UE, które stanowią, że: "Państwa członkowskie dopilnowują, aby właściwe organy dysponowały niezbędnymi środkami, pozwalającymi im zapewnić nadzór nad wszystkimi osobami i organizacjami objętymi ich programem nadzoru, w tym wystarczającymi zasobami, które pozwolą im wypełniać obowiązki nakładane przez niniejsze rozporządzenie." (art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 965/2012/UE).

	działalności lotniczej, które by usprawiedliwiały oddanie aż takich uprawnień urzędnikom ULC. Wydaje się że należy wyraźnie oddzielić przeprowadzenie niezapowiedzianych kontroli wyłącznie do kontroli statków powietrznych i uprawnień personelu lotniczego pełniącego czynności lotnicze, a nie dla całości gospodarczej działalności lotniczej. ULC ma bardzo dużo innych instrumentów, które może wykorzystać podczas kontroli planowych, że nie ma potrzeby ich rozszerzania o dodatkowe niezapowiedziane kontrole. Takie kontrole mogą wręcz naruszać zasady bezpieczeństwa lotniczego, gdzie niezapowiedziana kontrola może spowodować odciążenie pracownika od wykonania jego obowiązków. Przykład: jeżeli podczas kontroli na terenie biura znajduje się jedna osoba, który zawiaduje kilkoma statkami powietrznymi w locie lub na ziemi, to ma ona porzucić wykonywanie swoich czynności, celem obsługi kontrolującego? Chyba nie tędy droga? Kontrola nie może zakłócać normalnego przebiegu czynności, które mogą być krytyczne pod względem bezpieczeństwa. Natomiast podczas kontroli planowanych, strona zapewnia zgodnie z KPA i innymi rozporządzeniami odpowiednią ilość osób kompetentnych mogących poświęcić swój czas na udzielanie wyjaśnień. Brak decyzji administracyjnej w sprawie naruszenia przepisów wykrytych podczas kontroli narusza zasady KPA, oraz może utrudniać odwoływanie się od tych decyzji. Jak pokazuje praktyka, ULC nie panuje nad tym co się dzieje w poszczególnych departamentach i już dziś panuje tam samowola w kontekście decyzji administracyjnych stosowana przez różne departamenty. Projekt ustawy uchylający art 29 nie wskazuje równoważnego sposobu odwołania się od decyzji Urzędu w celu jej ponownego rozpatrzenia czy też uchylecia ze względu na rażące naruszenie prawa przez ULC. W jaki sposób będzie tu zapewniona niezawisłość postępowania i ścieżka odwoławcza? Tego projekt ustawy nie precyzuje. A nie można przecież odebrać stronie możliwości dochodzenia swoich praw w procesie odwoławczym. Usunięcie z USTAWY artykułu 29 i przeniesienie do ROZPORZĄDZENIA szczegółów postępowania w działaniach kontrolnych i pokontrolnych, stawia petenta w sytuacji gorszej niż ULC. To jest niezgodne z konstytucyjnymi prawami obywatelskimi.		Propozycja uchylecia art. 29 stanowi konsekwencję brzmienia przepisu art. 28 ust. 5 wraz z nowo dodanymi ust. 5a-5c. Podmiot kontrolowany może złożyć zastrzeżenia do protokołu kontroli, które wraz z protokołem kontroli (art. 28 ust. 5) stanowią element materiału dowodowego gromadzonego w sprawie. Protokół kontroli jest dowodem potwierdzającym, że kontrolowany podmiot przestał spełniać wymagania przewidziane przepisami prawa do wydania lub utrzymania certyfikatu, uruchamiając postępowanie z art. 161 ust. 5, zgodnie z którym Prezes Urzędu wzywa podmiot do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa w określonym terminie, a dopiero w razie bezskutecznego upływu tego terminu wydaje decyzję zawieszającą ważność certyfikatu, ograniczającą jego zakres lub cofa certyfikat w zależności od stopnia stwierdzonych nieprawidłowości. Od decyzji tej podmiot może złożyć odwołanie.

		Jesteśmy zdania że wiele innych czynności ULC nie wymaga wydania decyzji administracyjnej, ale zdecydowanie decyzje o naruszeniu przepisów muszą być w dalszym ciągu formułowane w formie decyzji, tak by strona mogła się skutecznie bronić.			
18	Wojciech Nocuń SkyTaxi	Proponuję dopisać do art. 188a w ustępie 6: Komendant oddziału Straży Granicznej dokonuje ustaleń w zakresie istnienia przesłanek, o których mowa w ust. 4, i udziela informacji w terminie 21 dni od dnia wystąpienia o udzielenie informacji przez zarządzającego lotniskiem lub przewoźnika lotniczego. W tym przypadku miał miejsce brak konsekwencji, gdyż w ustępie 4 jest mowa o tym, że zarówno zarządzający lotniskiem jak i przewoźnik lotniczy mogą zgłosić się o sprawdzenie przesłanek, a zapis z obecnego ust. 6 nie przewidywał odpowiedzi do przewoźnika. Było to też niezgodne z zapisami dokumentu 300/2008/WE. W naszej działalności spotkaliśmy się też z odmową udzielenia takiej informacji i zostaliśmy skierowani do portu lotniczego, co wykluczało bezpośrednie komunikowanie się ze Strażą Graniczną. Proponuję dopisać do art. 188a w ustępie 6: Komendant oddziału Straży Granicznej dokonuje ustaleń w zakresie istnienia przesłanek, o których mowa w ust. 4, i udziela informacji w terminie 21 dni od dnia wystąpienia o udzielenie informacji przez zarządzającego lotniskiem lub przewoźnika lotniczego. W tym przypadku miał miejsce brak konsekwencji, gdyż w ustępie 4 jest mowa o tym, że zarówno zarządzający lotniskiem jak i przewoźnik lotniczy mogą zgłosić się o sprawdzenie przesłanek, a zapis z obecnego ust. 6 nie przewidywał odpowiedzi do przewoźnika. Było to też niezgodne z zapisami dokumentu 300/2008/WE. W naszej działalności spotkaliśmy się też z odmową udzielenia takiej informacji i zostaliśmy skierowani do portu lotniczego, co wykluczało bezpośrednie komunikowanie się ze Strażą Graniczną.	188a ust. 6	uwzględniona	Uzupełniono przepis.
19	Grzegorz Rybczyński Prezes	Naszym zdaniem pomimo zmiany tego podpunktu w dalszym ciągu pozostaje on nieprecyzyjny. Naszym zdaniem powinien on brzmieć: „ wstępu do obiektów i	27 ust. 3 pkt 1	niewzględniona	Przepis dotyczy wszystkich podmiotów lotniczych, nie tylko posiadaczy AOC, dlatego powinien pozostać w proponowanej formie. Patrz też wyjaśnienia w poz. 16. Należy zaznaczyć, że

	Zarządu SkyTaxi	nieruchomości zgłoszonych w procesie certyfikacji, jako zaplecze do prowadzenia operacji lotniczych kontrolowanej jednostki organizacyjnej”(…) Na początku należałoby też umieścić precyzyjny zapis komu i w związku z czym przysługuje prawo wstępu do pomieszczeń kontrolowanej jednostki, gdyż z zapisów wynika, że każdy pracownik ULC ma prawo wstępu do pomieszczeń operacyjnych podmiotu Ponadto bardzo niejasny jest zapis o wstępie do „środków transportu”. Ustawodawca nie precyzuje, o jakie środki chodzi: czy mowa o wykorzystywanych środkach do np. transportu pasażerów (w tym pokłady statków powietrznych), środkach transportu załóg, ładunków, poczty czy o np. samochód służbowy Prezesa Zarządu, który jest włączony do majątku przedsiębiorstwa lub pojazdy wykorzystywane do zaopatrywania biura. Uważamy, że te kwestie należy doprecyzować bo z przepisu wynika, że i tu Urząd chciałby –podobnie jak służby specjalne- zachować dostęp do wszystkiego.			prawo wstępu mają tylko pracownicy (inne osoby) wykonujący czynności kontrolne z odpowiednim upoważnieniem, o czym mówi ust. 5 w art. 27. W zakresie uwagi dotyczącej kontroli środków transportu - w przypadku zarządzającego portem lotniczym, kontroli poddawane są wszystkie części portu lotniczego (w tym, zgodnie z pkt 1.0.2 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 z 4 marca 2010 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, za część portu uznaje się statek powietrzny, autobus, wózek bagażowy lub inne środki transportu oraz przejście i rękaw). Inne środki transportu będą z kolei poddane kontroli w przypadku kontroli zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego lub zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego. Dlatego intencją projektodawcy jest szerokie rozumienie pojęcia "środek transportu". Pojęcie "zaplecza" jest dokładnie określone w przepisach UE pkt 145.A.25 i pkt M.A.605 rozporządzenia 1321/2014/UE i kontroli mogą podlegać pomieszczenia zaplecza technicznego, pomieszczenia biurowe, jak i magazynowe, czyli wszystkie pomieszczenia organizacji AMO i CAMO. Również pomieszczenia biurowe, zgłoszone jako pomieszczenia biurowe pozostają pomieszczeniami biurowymi. Zgodnie z pkt 145.A.25 lit b) rozporządzenia 1321/2014/UE: "Pomieszczenia biurowe są dostępne dla osób zarządzających planowanymi pracami określonymi w lit. a) oraz dla personelu poświadczającego w celu umożliwienia im wykonywania wyznaczonych zadań w sposób pozwalający zachować właściwe standardy obsługi statków powietrznych." W tym stanie rzeczy pomieszczenia biurowe, które nie są dostępne dla inspektorów ULC i personelu określonego w rozporządzeniu 1321/2014/UE powodują dysfunkcję działalności lotniczej. Podmiot gospodarczy powinien tak zorganizować działalność lotniczą, aby nie wykorzystywać tych samych pomieszczeń do innej działalności i zapewnić do nich dostęp.
20	Grzegorz Rybczyński Prezes Zarządu SkyTaxi	Proponowany zapis jest nieprecyzyjny i nie określa istoty sprawy dając za to nieograniczone możliwości wstępu każdemu Inspektorowi ULC na pokład SP i pozostawiania na jego pokładzie. Wstęp na pokład SP musi być uzasadniony zleconymi przez Prezesa ULC zadaniami wykonywanymi przez inspektora, któremu zadania te powierzono oraz nie powodować zakłóceń w prowadzonej działalności kontrolowanego podmiotu ; nie może naruszać bezpieczeństwa prowadzonej operacji a także nie może narażać przedsiębiorstwa na	27 ust. 3 pkt 7	niewuwzględniona	Patrz wyjaśnienia w poz. 17 Dodatkowo dodać należy, że kontrole można prowadzić tylko po okazaniu upoważnienia i legitymacji. Kontrole są dokumentowane protokołem kontroli. Ponadto zgodnie z ORO.GEN.140 a) nieprzerwany dostęp do obiektów, statków, dokumentów, zapisów, danych procedur mających związek z działalnością operatora i podlegających certyfikacji, etc. uzasadniony jest potrzebą stwierdzenia zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych. Nie będzie wobec powyższego

		nieuzasadnione straty z tego tytułu. Przy tego typu zapisie każdy inspektor może okazać legitymację i wejść na pokład samolotu z zamiarem odbycia np. podróży zagranicznej bez względu na to czy się to organizacji podoba czy nie. Niestety takie zapisy są dla nas nieakceptowane			tak, że każdy inspektor ULC będzie mógł dowolnie wchodzić na pokład statku powietrznego i pozostawać na jego pokładzie. Wejście inspektora na pokład statku powietrznego wynika tylko i wyłącznie z konieczności przeprowadzenia kontroli i odbywa się tylko i wyłącznie na polecenie Prezesa Urzędu. Inspektor, który kontrolę będzie prowadził jest obowiązany okazać operatorowi upoważnienie do kontroli, wystawione przez Prezesa Urzędu. Nie jest to zatem, jak sugeruje Prezes Zarządu Sky Taxi, umożliwienie inspektorowi odbywania dowolnych podróży, tylko dostosowanie polskiego prawa do prawa unijnego w celu zachowania spójności pomiędzy nimi.
21	Grzegorz Rybczyński Prezes Zarządu SkyTaxi	Podpunkt ten narzuca żądanie udzielania ustnych wyjaśnień od kontrolowanej jednostki. Niestety zapis ten jest nieprecyzyjny, bo używając zwrotu „od kontrolowanej jednostki” przepis nie określa istoty o kim mowa. Nie wszystkie bowiem osoby kontrolowanej jednostki będą miały upoważnienie pracodawcy do udzielania informacji. Akceptujemy, że żądanie może dotyczyć kontrolowanej załogi lotniczej lub osób funkcyjnych odpowiedzialnych za sprawowanie nadzoru w obszarach kontrolowanej jednostki. Musi to zostać jednak doprecyzowane.	27 ust. 3 pkt 8	częściowo uwzględniona	W zamierzeniu projektodawcy art. 27 ust. 3 pkt 8 ma na celu uzyskania każdego wyjaśnienia na miejscu kontroli. Zgodnie z art. 3 ust. 5 pkt c rozporządzeniem 965/2012 "Pracownicy upoważnieni przez właściwy organ do realizacji zadań w zakresie certyfikacji i/lub nadzoru są uprawnieni m.in. do żądania ustnych wyjaśnień na miejscu. Natomiast po stronie operatora pozostaje umożliwienie nadzorowi realizacji tych zadań kontrolnych. W kwestii upoważnienia osób do udzielania informacji zwrócić należy uwagę, że to kierownik jednostki kontrolowanej określa kto i w jakim zakresie bierze udział w kontroli. W celu większej przejrzystości przepisu odpowiednio skorygowano przepis poprzez usunięcie kwestionowanego sformułowania "od kontrolowanej jednostki". Jednocześnie należy wskazać na regulację w art. 28 ust. 1 obecnie obowiązującej ustawy - Prawo lotnicze, zgodnie z którą "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."
22	Grzegorz Rybczyński Prezes Zarządu SkyTaxi	(...) Uważamy, że zapisy zmian począwszy od Art 27 do 30 oraz innych artykułów związanych z prowadzeniem nadzoru bieżącego nie wprowadzają takich uregulowań – wręcz powodują de standaryzację i utrudnienia w prowadzeniu działalności lotniczej i gospodarczej. Wnosimy sprzeciw do tych artykułów i żądamy ujednolicenia zasad przeprowadzania kontroli, klasyfikowania, dokumentowania, nadzorowania oraz zamykania.	27-30	nieuwzględniona	W niezbędnym zakresie wyjaśnienia w poz. 17-21.
23	Grzegorz Rybczyński Prezes Zarządu SkyTaxi	Proponowany zapis nie jest zapisem precyzyjnym dając ustawodawcy zbyt szeroką władzę w klasyfikowaniu naruszeń dot. bezpieczeństwa. Należałoby tu przyjąć jednolite zasady dotyczące klasyfikowania poziomów niezgodności oraz zawieszania działalności lotniczej co	41 ust. 4	nieuwzględniona	Należy zwrócić uwagę, że przypadki zawieszenia lub cofania zatwierdzeń umów leasingu zostały już bezpośrednio określone w przepisach prawa UE - tj. w rozporządzeniu 965/2012 (ARO.OPS.110 b i c). Propozycja ma na celu dostosowanie prawa krajowego do unijnego. W ARO.GEN.350 opisano szczegółowo

		związane jest z wydaniem decyzji administracyjnej w tych kwestiach. Te zasady nie mogą budzić wątpliwości stron co do zasadności postępowania.			zasady postępowania w przypadku niespełniania przez podmiot obowiązujących przepisów. Tym samym Prezes Urzędu nie ma dowolności w uznaniu kiedy można zawiesić lub cofnąć certyfikat. Najpierw muszą zaistnieć określone przesłanki, następnie Prezes Urzędu jest obowiązany do podjęcia działań obligujących podmiot do przywrócenia stanu wymaganego przepisami, a dopiero po bezskuteczności takich działań może nastąpić działanie zapisane w art. 41 ust. 4.
24	Grzegorz Rybczyński Prezes Zarządu SkyTaxi	Naszym zdaniem bez sensu jest umieszczanie zapisu „instytucja może zaprosić do udziału w konsultacjach” w tak ważnym dokumencie jakim jest Ustawa Prawo Lotnicze. Ustawa nakazuje tryb i sposób postępowania a nie powinna się sprowadzać to tego czy może czy nie. Każda organizacja niezobowiązująco zapraszać może zawsze i nie potrzeba do tego zapisu w Ustawie. Bardziej stosowne w tym konkretnym przypadku wydaje się być „zaprasza do udziału w konsultacjach” tak aby nie było wątpliwości co do ustaleń. Podobny zapis znalazł się w Art.41.ust.2: „jeśli przepisy Unii Europejskiej tak stanowią”.... Ustawa w takim przypadku nie powinna „gdybać” ale powinna jednoznacznie wskazywać : „w sprawach takich czy takich stosuje się przepisy Unii Europejskiej”	130f ust. 7	nieuwzględniona	Celowo wprowadzono fakultatywność przepisów. Koszty związane z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej są ponoszone przez użytkowników przestrzeni powietrznej i ich udział w spotkaniu jest konieczny. Udział innych podmiotów, które nie partycypują bezpośrednio w kosztach (ale które mogą wpływać na konkurencyjność ich działalności), powinien być fakultatywny. Analogiczne rozwiązania istnieją w innych przepisach aktualnie obowiązującej ustawy - Prawo lotnicze – np. art. 77 ust. 1.
25	Grzegorz Rybczyński Prezes Zarządu SkyTaxi	Wnosimy sprzeciw do treści tego artykułu. (...)	135f ust. 2	uwzględniona	zrezygnowano z przedmiotowego przepisu
26	Grzegorz Rybczyński Prezes Zarządu SkyTaxi	Wnosimy sprzeciw do treści tego artykułu.(...)	160a 185a 189b 190c	nieuwzględniona	Przepisy w wersji proponowanej w projekcie zostały już zaakceptowane przez Radę Ministrów w projekcie ustawy - Przepisy wprowadzające ustawę - Prawo działalności gospodarczej (PDG). Projekt ustawy znajduje się aktualnie w Sejmie. W związku z tym wskazane przepisy zostaną usunięte z niniejszego projektu w przypadku gdy PDG zostanie uchwalona. Jednakże jeśli postęp prac nad PDG będzie wolniejszy niż nad niniejszym projektem, przepisy te pozostaną w projekcie i zostaną dostosowane do aktualnie obowiązującej SDG. W zakresie proponowanego brzmienia art. 160a należy zwrócić uwagę na fakt, że sprawy prowadzone przez Urząd Lotnictwa Cywilnego mają bezpośredni i istotny wpływ na poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, osób i mienia. Kwestie bezpieczeństwa stanowią na tyle istotny aspekt nadzoru sprawowanego przez Prezesa ULC, że wyłączenie stosowania art. 11 ust. 9 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej w

					stosunku do postępowań prowadzonych w ramach wskazanych przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze uznaje się za zasadne. Potwierdzeniem powyższego stanowiska jest wyrok Trybunału Konstytucyjnego w sprawie o sygn. akt P 31/13, w którym Trybunał Konstytucyjny określił, że gwarantowana wolność działalności gospodarczej nie ma charakteru absolutnego, a zatem może podlegać ograniczeniom (por. np. wyroki Trybunału Konstytucyjnego: z 10 kwietnia 2001 r., sygn. U 7/00; z 7 maja 2001 r., sygn. K 19/00 oraz z 2 grudnia 2002 r., sygn. SK 20/01). Trybunał uznał, że ingerencję w konstytucyjnie gwarantowaną wolność działalności gospodarczej usprawiedliwić może tylko ważny interes publiczny. Nie ulega wątpliwości, że konieczność zapewnienia bezpieczeństwa obywateli, bez względu na to, czy chodzi o działalność lotniczą, wytwarzania broni, amunicji i materiałów wybuchowych, czy jakkolwiek inną działalność, która rodzić może dla tego bezpieczeństwa poważne zagrożenia, jest wartością konstytucyjną i ważnym interesem publicznym (tak orzekł TK w sprawie o sygn. akt. K. 28/01). Przyjęcie konstrukcji dorozumianego wydania decyzji zgodnie z wnioskiem w przypadku braku wydania decyzji w terminie pociągać może za sobą np. niebezpieczne konsekwencje w postaci dopuszczenia do wykonywania przewozu lotniczego pomiotów, które nie spełniają wszystkich wymogów, w tym wymogów bezpieczeństwa i ochrony czy też ubezpieczenia.
27	Grzegorz Rybczyński Prezes Zarządu SkyTaxi	Nie na miejscu jest zapis., nadal spełniają ustalone przepisami prawa wymagania potrzebne do wydania i utrzymania certyfikatu”... Skoro Prezes ULC wydał certyfikat to jego posiadacz ma spełniać wymagania do jego utrzymania a nie do wydania, gdyż wymagania do wstępnego uzyskania zatwierdzenia są często inne niż do jego utrzymania i wcale nie muszą być spełniane w sposób ciągły.	161 ust 5 162 ust. 1	nieuwzględniona	Uwaga niezasadna. Jeśli przepisy przewidują, że po otrzymaniu certyfikatu podmiot ma spełnić nawet jeden z warunków sprawdzanych na etapie wydania certyfikatu, to przepisy są poprawne.
28	Grzegorz Rybczyński Prezes Zarządu SkyTaxi	Wnosimy sprzeciw do treści tego artykułu i innych, które w proponowanej zmianie Ustawy odnoszą się do stawek kar nakładanych przez Urząd. W uzasadnieniu Urzędu czytamy, że „, istnieje potrzeba wprowadzenia w prawie krajowym sankcji odstraszących, efektywnych i adekwatnych do naruszenia obowiązków o których mowa.....” (...) Jak więc traktować poważnie adekwatnych skoro dolna granica przewiduje wartość 20. 000PLN ?	209a	wyjaśniona	Adekwatność odnosi się do zakresu i wagi naruszenia. Oznacza to, że naruszenie przepisów z zakresu ochrony lotnictwa ma różny wpływ na poziom ochrony. Proponując treść art. 209 a dokonano oceny wagi poszczególnych naruszeń z punktu widzenia ochrony lotnictwa cywilnego. Ponadto, zgodnie z art. 21 rozporządzenia nr 300/2008/WE "państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji stosowanych w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wprowadzenia w życie, a sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszące". Takie ujęcie przepisu powoduje, że kary powinny spełniać wszystkie trzy

					cechy. Jak już wcześniej określono, adekwatność odnosi się do zakresu naruszenia, a charakter odstraszaający i skuteczny powodować będzie, że podmiot kontrolowany nie będzie dopuszczał się podobnych naruszeń w przyszłości. Dodatkowo należy wskazać, że w projektowanym art. 209a ust. 1 jest mowa o umyślnym działaniu po stronie podmiotu - <u>nie usunął stwierdzonych niezgodności</u> lub <u>w sposób rażący nie wypełnia obowiązków</u> określonych przepisami prawa.
29	Grzegorz Rybczyński Prezes Zarządu SkyTaxi	Wnosimy sprzeciw do treści tych artykułów, które w proponowanej zmianie Ustawy odnoszą się do stawek kar nakładanych przez Urząd. Komentarz sprzeciwu zawarto w poprzednim punkcie. Dodatkowym powodem sprzeciwu jest brak wyznaczenia jakichkolwiek widełek co dodatkowo czyni system nakładania kar niesprawiedliwym i nieadekwatnym do popełnionego czynu a więc niezgodny z przytoczonymi przez Urząd założeniami. (...)	209 u-j	wyjaśniona	Warto wyjaśnić w odniesieniu do projektowanego art. 209u, że propozycja rozwiązania z tego przepisu jest zgodna z postulatem zgłaszającego uwagę, bowiem ustala górną granicę administracyjnej sankcji pieniężnej (do 100 000 zł), która jest tym samym określona w sposób widełkowy. Jednocześnie tam gdzie uznano to za konieczne zastosowano kary widełkowe.
30	Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych	Przede wszystkim wnosimy o utrzymanie w mocy art. 103 ustawy Prawo lotnicze, który to przepis proponuje się w Projekcie skreślić (art. 1 punkt 48 projektu). Jednocześnie wnosimy o utrzymanie delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia wykonawczego, które określi szczegółowe warunki rozliczania czasu pracy, co m.in. umożliwi utrzymanie przepisów wdrażających postanowienia Dyrektywy 2000/79/WE	103	uwzględniona	Przywrócono art. 103 ust. 1-4 (z projektu wykreślono pkt uchylający przedmiotowy przepis) jednocześnie wprowadzono zmiany w brzmieniu delegacji z art. 103 ust. 4 w ten sposób, by było wskazane, że przepisy rozporządzenia mają dotyczyć członków załóg w przewozie przy użyciu samolotu, a nie tylko personelu lotniczego.
31	Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych	Niezależnie od kwestionowania zasadności uchylenia art. 103 ustawy Prawo lotnicze (zob. pkt. 1-11 powyżej), zastrzeżenia budzą również propozycje zapisów art. 103ca ust. 2, 3 oraz 6 oraz art. 103d i wnosimy o dokonanie stosownych zmian w tym zakresie.	103ca ust 2, 3 i 6 103d	nieuwzględniona	W związku z uwzględnieniem uwagi środowiska i nie uchylania przepisów art. 103 ust. 1-3 oraz nowego brzmienia art. 103 ust. 4 uwaga konsultanta stała się bezzasadna.
32	Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych	Niezależne od powyższego apelujemy o wprowadzenie regulacji, które zapewnią ochronę członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu niezależnie od podstawy zatrudnienia czy faktu bycia zatrudnionym przez operatora. Wprowadzenie takich regulacji przyczyni się do zapewnienia realizacji celu regulacji unijnych w prawie krajowym, w szczególności dyrektywy 2000/79.	Uwaga ogólna	nieuwzględniona	Zagwarantowanie członkom załóg wykonującym czynności na podstawie umowy cywilno-prawnej uprawnień socjalnych wynikających z umowy o pracę, wykracza poza zakres ustawy - Prawo lotnicze. Normy czasu służby - uregulowane w rozporządzeniu nr 965/2012/UE zostają zachowane niezależnie od formy zatrudnienia członka załogi, a więc bezpieczeństwo w zakresie lotnictwa zostaje zachowane.
33	Port Lotniczy Kraków	W pierwszej kolejności zwracamy uwagę na konieczność pozostawienia w projekcie uchylonych w art. 68 ust. 2 pkt 5 i pkt 10. Zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 68 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 03.07.2002 r. Prawo lotnicze (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1393 z	68 ust. 2 pkt 5 i 10	częściowo uwzględniona częściowo wyjaśniona	Po ponownej analizie zrezygnowano z usunięcia art. 68 ust. 2 pkt 5. Jednocześnie projektodawca, poprzez uchylenie art. 68 ust. 2 pkt 10 i zmianę brzmienia art. 84 ust. 1 nie planuje całkowicie usunąć kwestii ratowniczo-gaśniczych z gestii zarządzającego lotniskiem.

późn. zm. (dalej: ustawa)) Zarządzający lotniskiem obowiązany jest w szczególności zapewniać udzielenie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku. Uchylenie w art. 68 ust. 2 pkt 5 ustawy spowoduje konieczność wykonywania zabezpieczenia medycznego lotniska na zasadach ogólnych, tj. określonych w ustawie z dnia 08.09.2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 757 z późn. zm.), zgodnie z którą w mieście powyżej 10 000 mieszkańców średni czas dojazdu zespołu ratownictwa medycznego do miejsca zdarzenia nie może wynieść więcej niż 8 minut i 15 minut poza miastem. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, iż celem systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego jest zapewnienie pomocy każdej osobie znajdującej się w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego. Duża ilość przypadków udzielania pomocy medycznej pasażerom lotnisk nie klasyfikuje się jako stan nagły, co w gruncie rzeczy sprawia, że nie będą one objęte systemem Państwowego Ratownictwa Medycznego. Ponadto lokalizacja lotnisk w Polsce sprawia, że osiągnięcie określonych przepisami ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym czasów dojazdu do miejsca zdarzenia, w większości przypadków, nie zostanie spełniona, a tym samym prawo pasażera do udzielenia mu pomocy medycznej (wskazuje na to sam fakt zamieszczenia opłaty za zabezpieczenie medyczne w cenniku opłat lotniskowych) zostanie naruszone. Zespół zabezpieczenia medycznego portu lotniczego udziela nie tylko pomocy medycznej w stanach zagrożenia życia i zdrowia osób znajdujących się na terenie zarządzanym przez port lotniczy, ale także zabezpiecza operacje lotnicze i podejmuje działania w zdarzeniu masowym i epidemicznym. Większość regionalnych portów lotniczych została wyznaczona przez Głównego Inspektora Sanitarnego jako tzw. „punkty wejścia” w myśl Międzynarodowych Przepisów Zdrowotnych (IHR 2005), które określają wymogi do zapewnienia na lotniskach odpowiednich usług medycznych, personelu, sprzętu, pomieszczeń oraz transportu chorych do odpowiednich placówek medycznych. Zabezpieczenie medyczne portu lotniczego jest więc ważnym ogniwem w działaniach związanych z bezpieczeństwem na lotnisku oraz dla samego pasażera, który na miejscu może skorzystać z fachowej pomocy medycznej. Proponowana

Proponuje się jedynie modyfikację przepisów w taki sposób, aby obowiązkiem zarządzającego było zapewnienie odpowiedniej ochrony przeciwpożarowej na lotnisku. W zw. z tym zamiast uchylenia art. 84 ust. 1 zaproponowano jego nowe brzmienie. Jednocześnie projektodawca nadal podtrzymuje stanowisko, co do wykreślenia odniesienia do „krajowego systemu ratownictwa”, z następujących powodów:

- 1) W Polsce nie istnieje krajowy system ratownictwa, tylko krajowy system ratowniczo-gaśniczy działający na podstawie ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej.
- 2) Jednostki lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej nie powinny uczestniczyć w tym systemie, gdyż udział w ewentualnych akcjach mógłby wiązać się z niedopuszczalnym obniżeniem kategorii lotniska w zakresie ratowniczo-gaśniczym, co jest niezgodne z wymaganiami UE.
- 3) Nie wydaje się właściwe, aby w ustawie - Prawo lotnicze nakładać na zarządzającego lotniskiem obowiązek uczestniczenia w krajowym systemie ratowniczo-gaśniczym, gdy jednocześnie zgodnie z ustawą z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej, udział LSRG i innych podmiotów jest dobrowolny. Warunki uczestnictwa w KSRG określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 15 września 2014 r. w sprawie zakresu, szczegółowych warunków i trybu włączania jednostek ochrony przeciwpożarowej do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz. U. z dnia 2 października 2014 r.).
- 4) Jednostki LSRG będą mogły uczestniczyć w akcjach prowadzonych poza lotniskiem, niezwiązanych z wypadkami lotniczymi i współdziałać z jednostkami PSP i innymi podmiotami krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, w zależności od decyzji zarządzającego lotniskiem, ale wyłącznie w sytuacji, gdy nie obniży to kategorii ochrony p-poż. lotniska, określonej w certyfikacie. Dotyczy to zwłaszcza okresów, gdy lotnisko jest całkowicie wyłączone z użytkowania, np. ze względu do remont drogi startowej lub po zakończeniu operacji lotniczych w danym dniu.

		zmiana (uchylenie pkt 5) stoi zatem w sprzeczności z przepisami międzynarodowymi i zdaniem MPL może doprowadzić do znacznej dezorganizacji pracy i utrudnień w funkcjonowaniu lotniska i ruchu lotniczego. W nawiązaniu do proponowanego, w projekcie, uchylecia art. 68 ust. 2 pkt 10 należy stwierdzić, że obecne brzmienie ustawy jest niejako uzupełnieniem przepisów Rozporządzenia (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, którego przepisy, zgodne ze standardami i rekomendowanymi praktykami ICAO, określają elementy bezpieczeństwa w odniesieniu do służb ratowniczo-gaśniczych (w tym m.in. poziom ochrony, czas reakcji, liczbę pracowników i pojazdów, ilości środków gaśniczych). Rozporządzenie, w przeciwieństwie do przepisów ustawy, nie określa jednak zakresu systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska, rozumianego jako zespół elementów obejmujący także bezpieczeństwo pożarowe całej infrastruktury lotniskowej oraz Lotniskową Służbę Ratowniczo-Gaśniczą. Nadmieniamy, iż przepisy Rozporządzenia nie kolidują z przyjętymi rozwiązaniami krajowymi. Wobec powyższego wnioskujemy o pozostawienie art. 68 ust 2 pkt 10 ustawy w aktualnym brzmieniu.			
34	Port Lotniczy Kraków	W tym miejscu zwracamy także uwagę na konieczność pozostawienia w ustawie art. 84. ust. 1, który powinien otrzymać brzmienie: „Zarządzający lotniskiem jest obowiązany zorganizować i utrzymywać system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska w ramach krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego na zasadach określonych z właściwym miejscowo komendantem powiatowym (miejskim) Państwowej Straży Pożarnej”. Wyjaśniamy, iż zarządzający lotniskiem mając bezpośrednią kontrolę i wpływ na wszystkie służby lotniskowe dba zarówno o bezpieczeństwo lotniska, podróznym jak i stałą poprawę jakości usług. Włączenie lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych do systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska jest poprzedzone zawarciem porozumienia między właściwym komendantem powiatowym (miejskim) Państwowej Straży Pożarnej,	84 ust. 1	częściowo uwzględniona częściowo wyjaśniona	Patrz poz. 33

		jako podmiotem tworzącym jednostkę, określającym m.in. siły i środki jednostki przewidziane do wykorzystania w systemie, zadania ratownicze, wymaganą liczbę i poziom wyszkolenia ratowników, sposób utrzymania stanu gotowości jednostki do działań ratowniczych, sposoby alarmowania jednostki. Zdaniem MPL przynależność do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego spowoduje nie tylko ścisłą współpracę z jednostkami Państwowej Straży Pożarnej, co przełoży się na większą sprawność i skuteczność w czasie wspólnych działań ratowniczo-gaśniczych na lotnisku ale także zapewni możliwość odbywania przez pracowników lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych, szkoleń i uzyskiwania uprawnień w zakresie ratownictwa pożarowego i medycznego w ramach uprawnień ratowników krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego.			
35	Port Lotniczy Kraków	W odniesieniu do proponowanego, w projekcie, brzmienia art. 86 ust. 7-13, prosimy o: a) doprecyzowanie ust. 8, poprzez wskazanie skali oraz podkładu mapy z powierzchniami ograniczającymi zabudowę, b) doprecyzowanie, poprzez odniesienie do właściwych przepisów ustawy z dnia 07.07.1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 z późn. zm.), użytego w ust. 10 pojęcia wysokości, c) doprecyzowanie treści ust. 12, poprzez wskazanie formatu i skali mapy określającej zewnętrzne granice poziome powierzchni ograniczających zabudowę.	86 ust. 7-13	uwzględniona	W ust. 8 wpisano skalę mapy 10:25 000. W zakresie powierzchni ograniczających zabudowę proponuje się nie wpisywać do ustawy skali mapy, ani jej rodzaju, natomiast proponuje się, aby rozp. z art. 92 ust. 1 zostało rozszerzone o wymagania dotyczące nanoszenia powierzchni ograniczających zabudowę na mapy. W zależności od rodzaju LUN będą to bowiem różne skale mapy co związane jest z zakresem oddziaływania urządzenia w zależności od jego rodzaju.
36	Port Lotniczy Kraków	(...)Podsumowując, propozycja Prezesa ULC w dalszym ciągu nie rozwiązuje definitywnie kwestii stosowania art. 87 ust 7 Prawa lotniczego w stosunku do drzew i krzewów, stanowiących przeszkodę lotniczą, zaś art. 87 ust 15 jest możliwy do zaakceptowania jedynie z uwzględnieniem proponowanej przez MPL korekty tego zapisu. Proponowana poniżej przez MPL zmiana przepisu art. 87 ust 7 Prawa lotniczego w sposób kompleksowy reguluje przedmiotową kwestię. Zmiana komentowanego przepisu poprzez nadanie mu brzmienia: „Zabrania się sadzenia, uprawy lub doprowadzania do wzrostu drzew i krzewów na nieruchomościach znajdujących się w rejonach podejść do lądowania, mogących stanowić przeszkody lotnicze lub zasłaniać wzrokowe i radiowe pomoce nawigacyjne	87	częściowo uwzględniona	Zmieniono art. 87. Odnośnie regulowania kwestii radiowych pomocy nawigacyjnych należy wskazać, że art. 87 nie dotyczy lotniczych urządzeń naziemnych.

		bądź zakłócać ich pracę. Obowiązek i koszt usunięcia tych drzew i krzewów obciąża właściciela lub inny podmiot władający nieruchomością. Jeżeli osoba zobowiązana do usunięcia przeszkody lotniczej poniosła z tego tytułu szkodę, zarządzający lotniskiem zobowiązany jest do jej naprawienia. Poniesiona szkoda winna zostać udokumentowana.” nie tylko ułatwia jego stosowanie, ale także uwzględnia zawartą w Konstytucji oraz ustawie Kodeks Cywilny zasadę rekompensaty szkody, przez osobę która ją wyrządziła. Nowe brzmienie przepisu przewiduje generalny obowiązek usuwania przeszkód lotniczych, bez względu na to, kto jest właścicielem lub posiadaczem nieruchomości, na której znajdują się drzewa i krzewy, oraz bez konieczności prowadzenia przez zarządzającego lotniskiem lub Prezesa ULC żmudnego postępowania dowodowego w zakresie sadzenia i uprawy drzew i krzewów. Postulat alternatywnego sformułowania dyspozycji przepisu art. 87 ust 7 prawa lotniczego, że zobowiązanym do usunięcia drzew lub krzewów jest ten kto „nasadza, uprawia lub doprowadzania do ich wzrostu” umożliwi wydanie decyzji administracyjnej o usunięciu drzew i krzewów w oparciu o jedną z tych przesłanek. Wystarczającym bowiem pozostanie wykazanie jedynie faktu uprawiania drzew lub krzewów lub ich wzrostu bez ingerencji człowieka, bez konieczności badania kto i kiedy je nasadził. Dodatkowo postulowana zmiana objęłaby także obowiązek usuwania drzew i krzewów, które powstały w wyniku samozasiewu. Reasumując okoliczność naruszenia przez drzewa i krzewy powierzchni ograniczających, pozostaje wystarczającą okolicznością, dającą podstawę do zastosowania przepisu. Równocześnie przesądzony zostanie podmiot zobowiązany do usunięcia drzew i krzewów. Bez względu na okoliczności, jest nim zawsze właściciel lub dysponent nieruchomości, albowiem podmiot ten dysponuje faktycznymi i prawnymi możliwościami rzeczywistego usunięcia drzew i krzewów, co pozwala na uniknięcie konieczności podejmowania trybu administracyjnego niezbędnego dla uzyskania przez zarządzającego lotniskiem dostępu do nieruchomości celem usunięcia przeszkody lotniczej.			

		Jednocześnie zapewniona została możliwość dochodzenia przez właściciela lub posiadacza nieruchomości, na której znajdują się drzewa i krzewy, stosownego odszkodowania za szkodę wyrządzoną usunięciem drzew i krzewów, w rozumieniu Kodeksu cywilnego. Obowiązkowi rekompensaty podlega jedynie rzeczywista szkoda, faktycznie poniesiona na skutek usunięcia drzew lub krzewów. W konsekwencji wprowadzonej zmiany, należy także dostosować treść art. 210 ust 1 pkt. 8 Prawa lotniczego, poprzez doprecyzowanie jego dotychczasowego brzmienia „Kto wbrew art. 87 ust. 6 i 7 ustawy dokonuje budowy lub rozbudowy obiektu budowlanego, będącego źródłem żerowania ptaków, a także hoduje ptaki mogące stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego, uprawia i sadi drzewa zagrażające w rejonach podejść przekroczeniem dopuszczalnej przepisami wysokości płaszczyzn wolnych od przeszkód podlega karze grzywny” na „Kto wbrew art. 87 ust. 6 i 7 ustawy dokonuje budowy lub rozbudowy obiektu budowlanego, będącego źródłem żerowania ptaków, a także hoduje ptaki mogące stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego, uprawia, sadi lub doprowadza do wzrostu drzewa zagrażające w rejonach podejść przekroczeniem dopuszczalnej przepisami wysokości płaszczyzn wolnych od przeszkód lub zasłaniać wzrokowe i radiowe pomoce nawigacyjne bądź zakłócać ich pracę, podlega karze grzywny”. Natomiast w przepisach przejściowych do nowelizacji ustawy należy wprowadzić zapis, iż art. 87 ust 7 Prawa lotniczego ma zastosowanie do przeszkód lotniczych, które powstały przed dniem wejścia w życie nowelizacji ustawy. Równocześnie MPL stoi na stanowisku, iż organem administracyjnym właściwym w sprawach przeszkód lotniczych winien pozostać Prezes ULC			
37	Port Lotniczy Kraków	W odniesieniu do proponowanego, w projekcie, brzmienia art. 87 prosimy o : a) doprecyzowanie treści ust. 5 i nadanie mu brzmienia: „Zabrania się na terenie znajdującym się w granicach powierzchni ograniczających przeszkody sadzenia lub uprawy drzew lub krzewów stanowiących przeszkody	87	wyjaśniona częściowo uwzględniona	Uwaga stała się częściowo nieaktualna w związku z wprowadzeniem nowych przepisów w art. 82 ust. 2-4 do ustawy - Prawo lotnicze zmianą uchwaloną przez Parlament w dniu 25 czerwca 2015 r. (Dz.U. poz. 1221) W/w zmiana spowodowała konieczność preredagowania zmian art. 82 ust. 7 oraz art. 87 proponowanych w nowelizacji europejskiej PL.

	lotnicze lub zasłaniających wzrokowe pomoce nawigacyjne lub zakłócających ich pracę. Obowiązek i koszt usunięcia tych drzew lub krzewów obciąża właściciela, użytkownika wieczystego lub osobę, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości albo w przypadku ich braku – posiadacza nieruchomości.”, b) wskazanie w ust. 6, w związku z proponowanym uchynieniem art. 82 pkt 7 ustawy, formy oraz podmiotu decydującego o usunięciu przeszkody, która nie jest obiektem budowlanym, a stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, w tym drzew i krzewów w rejonie podejść do lądowania, c) rozszerzenie treści ust. 7, poprzez zapewnienie dostępu do nieruchomości nie tylko w celu wykonania decyzji starosty, ale także działań poprzedzających jej wykonanie, w tym w szczególności oględzin drzew i krzewów, które mają być usunięte, d) zmianę treści ust. 11 i nadanie mu brzmienia: „Usunięcie drzew lub krzewów stanowiących przeszkody lotnicze następuje za odszkodowaniem zarządzającego lotniskiem na rzecz właściciela nieruchomości, a w przypadku gdy nieruchomość pozostaje w posiadaniu innego podmiotu – na rzecz tego podmiotu. Wysokość odszkodowania ustala się w drodze umowy stron.”, e) doprecyzowanie użytego w ust. 14 pkt a pojęcia „obiekty budowlane”, f) zmianę treści ust. 17 i nadanie mu brzmienia: „Mapy, o których mowa w ust. 16, są publicznie dostępne w siedzibie organów administracji samorządu terytorialnego.” Zdaniem MPL dodatkowe udostępnianie przez Zarządzającego lotniskiem map, które znajdują się w siedzibie organów administracji samorządu terytorialnego wiąże się z ryzykiem udostępnienia przez Zarządzającego mapy o parametrach odmiennych od map posiadanych przez organy administracji samorządu terytorialnego, g) zmianę treści ust. 18 i nadanie mu brzmienia: „Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, udzielić zgody na odstąpienie od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających przeszkody, jeżeli uzna – po zasięgnięciu pozytywnej opinii zarządzającego lotniskiem i instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego na tym		Uwaga częściowo uwzględniona. a) Uwzględniona b) Uwzględniona c) Przepisy dotyczące dostępu do nieruchomości w celu wykonania decyzji starosty po ponownej analizie zostały z projektu usunięte jako zbędne. Wykonanie decyzji starosty podlegać będzie przepisom ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, jako obowiązku o charakterze niepieniężnym. d) Uwzględniona e) Nieuwzględniona, ustawa - Prawo budowlane definiuje już pojęcie obiektu budowlanego. f) Nieuwzględniona - Obowiązkiem zarządzającego jest posiadanie aktualnych map i przekazywanie ich w ramach współpracy organom administracji samorządu terytorialnego właściwym w sprawach planowania i zagospodarowania przestrzennego na terenie, na którym znajduje się lotnisko lub wyznaczono powierzchnie ograniczające przeszkody. Niedopuszczalna jest sytuacja, aby mapy te różniły się między sobą. W celu zapewnienia łatwiejszego dostępu zainteresowanych osób przepis ten wydaje się właściwy. g) Nieuwzględniona – propozycja przewiduje możliwość wydania opinii przez Prezesa również po negatywnej ocenie zarządzającego. Przypadki takie zdarzają się w ramach wykonywania obecnych zadań określonych w ustawie - Prawo lotnicze. h) Nieuwzględniona - w konsekwencji nie uwzględnienia uwagi zawartej w lit. g.

		lotnisku, o ile taka służba funkcjonuje na lotnisku – że obiekt stały o charakterze trwałym nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa statków powietrznych.”, h) usunięcie proponowanego w projekcie ust. 19, a tym samym korektę art. 92 ust. 2 pkt 5, z uwagi na kolizję ust. 19 z proponowanym przez MPL brzmieniem ust.18.			
38	Port Lotniczy Kraków	Należy dopisać kominy, instalacje odgromowe itp.	87 ust. 2	uwzględniona	Uwzględniona, odpowiednio zmodyfikowane przepis art. 87.
39	Port Lotniczy Kraków	Należy określić skalę mapy - np. Odniesienie do art. 55	87 ust. 5	uwzględniona	Uwaga niejasna, ust. 5 nie odnosi się do map. Uwaga odnosi się do innej wersji przepisu niż przekazany do konsultacji. Aktualnie jest to ust. 15, w tym zakresie uwaga uwzględniona, skalą mapy będzie 1:25 000.
40	Port Lotniczy Kraków	Co z lotniskami współużytkowanymi?	87 ust. 6	wyjaśniona	Uwaga niejasna. Uwaga odnosi się do innej wersji przepisu niż przekazany do konsultacji. Przepisy odnoszą się do wszystkich rodzajów lotnisk wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych, a tym samym również do lotnisk współużytkowanych.
41	Port Lotniczy Kraków	Brak zgody na brzmienie przepisu	87 ust. 7	nieuwzględniona	Uwaga odnosi się do innej wersji projektu niż przekazany do konsultacji. Stanowisko konsultanta nie zostało uzasadnione. Zgodnie z regulacją 139/2014/UE to na zarządzającym lotniskiem spoczywa ocena zagrożenia, oczywiście np. zarządzający może uzyskać opinię instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego, w celu wypracowania oceny.
42	Port Lotniczy Kraków	"lub radiowe" należy dodać pomoce radiowe!!! / "nieruchomości" należy dopisać nieruchomości na których one się znajdują	87 ust 10	nieuwzględniona	patrz poz. 36
43	Port Lotniczy Kraków	"W przypadku konieczności" Kto określa ta konieczność, jakim trybem? / "drzew lub krzewów mogących stanowić przeszkody lotnicze" Czy niezależnie od tego kiedy urosły??? / "Decyzję wykonuje zarządzający lotniskiem na własny koszt" brak zgody na brzmienie przepisu	87 ust 11	nieuwzględniona	Uwaga odnosi się do innej wersji projektu niż przekazany do konsultacji.
44	Port Lotniczy Kraków	"Ustalenie odszkodowania za drzewa i krzewy oraz za ich usunięcie następuje w drodze umowy" Pojawia się wątpliwość kto zgłasza wniosek do gminy o wycinkę. Bo brak decyzji odrębnego organu (ULC) powoduje konieczność naliczenia opłaty za usunięcie drzew i krzewów	87 ust 12	uwzględniona	Uwzględniono poprzez odpowiednie uzupełnienie przepisów.
45	Port Lotniczy Kraków	"zapewnia dostęp do nieruchomości umożliwiając wykonanie decyzji starosty" Brak zgody na brzmienie przepisu, adresatem decyzji powinien być właściciel nieruchomości, który samodzielnie usunie drzewa i krzewy, bez konieczności zapewnienia zarządzającemu lotniskiem dostępu do nieruchomości	87 ust 13	nieuwzględniona	Uwaga odnosi się do innej wersji przepisu niż przekazany do konsultacji.

46	Port Lotniczy Kraków	Przepis nie obejmuje sytuacji gdy przeszkodami są lasy ale poza granicami lotniska	87 ust 15 (87 ust 12)	uwzględniona	Kwestia wycinania lasów poza granicami lotniska została już uregulowana w art. 82 ust. 2 przez ustawę o zmianie ustawy - Prawo lotnicze z dnia 25 czerwca 2015 r. (Dz. U. poz. 1221)
47	Port Lotniczy Kraków	Prosimy o doprecyzowanie treści art. 87 ust. 6 poprzez wskazanie kto, na jakiej podstawie oraz w jakiej formie (trybie) będzie występował do starosty. Zdaniem MPL zaproponowane brzmienie ust. 6 znacznie wydłuży procedurę uzyskania decyzji w przedmiocie usunięcia drzew lub krzewów. Domniemywać można, że w tej samej sprawie zarządzający lotniskiem będzie w pierwszej kolejności zwracał się do Prezesa ULC, a następnie do starosty w celu wydania tożsamej przedmiotowo decyzji,	87 ust 6	nieuwzględniona	Przepis wskazuje "na wniosek zarządzającego lotniskiem". Postępowanie administracyjne nie ulegnie wydłużeniu. Przez ULC nie będzie wydawał decyzji nakazujących wycięcie drzew. Organem tym będzie tylko starosta. Jednocześnie w tym zakresie wyłączone zostały przepisy ustawy o ochronie przyrody, a więc postępowanie w sprawie uzyskania zezwolenia na usunięcie drzew również nie będzie wszczynane.
48	Port Lotniczy Kraków	z uwagi na dokonaną zmianę art. 87 ust.5 prosimy o dokonanie korekty art. 210 ust. 1 pkt 8 i nadanie mu brzmienia: „wbrew art. 87 ust. 5 i 14 uprawia lub sadzi drzewa lub krzewy naruszające powierzchnie ograniczające przeszkody, dokonuje budowy lub rozbudowy obiektu budowlanego, mogącego sprzyjać występowaniu zwierząt i powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego, a także hoduje lub wypuszcza ptaki mogące stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego”	210 ust. 1 pkt 8	uwzględniona	Uwzględniono. Dotychczasowe brzmienie art. 210 ust. 1 pkt 8 (obecnie art. 211 ust. 1 pkt 4a) skorelowano z brzmieniem art. 87
49	Krajowa Sekcja Pracowników Transportu Lotniczego i Obsługi Lotniskowej	Projektodawca proponuje usunięcie obowiązku zarządzającego „zapewnienia udzielenia niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku”. Zdaniem KSPTLiOL należy pozostawić powyższy zapis bez zmian.	68 ust 2 pkt 5	uwzględniona	Zrezygnowano z usunięcia art. 68 ust. 2 pkt 5
50	Krajowa Sekcja Pracowników Transportu Lotniczego i Obsługi Lotniskowej	Projektodawca proponuje również usunięcie obowiązku zarządzającego „zorganizowania systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska”. KSPTLiOL stoi na stanowisku, że należy pozostawić powyższy zapis bez zmian.	68 ust 2 pkt 10	częściowo uwzględniona częściowo wyjaśniona	patrz poz.33
51	Krajowa Sekcja Pracowników Transportu Lotniczego i Obsługi	Projektodawca zamierza uchylić powyższy ustęp, który stanowi, że „Zarządzający lotniskiem jest obowiązany zorganizować i utrzymywać system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska w ramach krajowego systemu ratownictwa.” KSPTLiOL proponuje pozostawienie zapisu, przy jednoczesnym wykreśleniu	84 ust 1	częściowo uwzględniona częściowo wyjaśniona	patrz poz. 33

	Lotniskowej	słów „w ramach krajowego systemu ratownictwa”			
52	Związek Zawodowy Personelu Pokładowego i Lotniczego	Projekt przewiduje uchylenie w całości art. 103, który obecnie reguluje materię czasu pracy członków załóg statków powietrznych i w to miejsce proponuje odesłanie do przepisów Kodeksu pracy w art. 103d. W opinii Związku takie rozwiązanie nie jest zasadne, gdyż przepisy Kodeksu pracy nie uwzględniają specyfiki czasu pracy i wypoczynku członków załóg statków powietrznych. (...) W związku z powyższym uważamy, że w ustawie Prawo lotnicze powinny pozostać nasypujące regulacje: Art. 103 ust 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.	103 103d	uwzględniona	Przywrócono art. 103 ust. 1-4 (z projektu wykreślono pkt uchylający przedmiotowy przepis) jednocześnie wprowadzono zmiany w brzmieniu delegacji z art. 103 ust. 4 w ten sposób, by było wskazane, że przepisy rozporządzenia mają dotyczyć członków załóg w przewozie przy użyciu samolotu, a nie tylko personelu lotniczego.
53	Związek Zawodowy Personelu Pokładowego i Lotniczego	(...) z rozporządzenia MIR z dnia 28.04.2014 r. w sprawie szczegółowych warunków rozliczania czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu, powinien być przeniesiony do Prawa lotniczego następujący przepis: "par. 9. Jeżeli członek załogi przystępuje do pracy w porcie macierzystym po wykonaniu lotu w pasie strefowej zmiany czasu z różnicą czasu powyżej 4 godzin, to okres wypoczynku wynosi co najmniej 48 godzin liczonych od zakończenia okresu wypoczynku minimalnego" (...) Odesłanie do przepisów Kodeksu pracy powinno dotyczyć kwestii nieuregulowanych w Prawie lotniczym, zgodnie z dotychczasowym brzmieniem.		nieuwzględniona	Propozycja konsultanta dotyczy obszaru, który został uregulowany przez ORO.FTL.105 załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE.
54	Związek Zawodowy Personelu Pokładowego	Proponowana regulacja dotycząca liczby dni wolnych przysługujących członkom załóg statków powietrznych (...) W opinii Związku przepis ten powinien mieć następujące brzmienie: "Art.. 103ca. ust. 2 Członkom	103ca	nieuwzględniona	Zaproponowane brzmienie art. 103ca jest powtórzeniem dotychczasowych przepisów z rozporządzenia wydanego na podstawie art. 103 ust. 4 ustawy - Prawo lotnicze. Wobec przywrócenia tej delegacji, a więc i nieusuwania z porządku

	i Lotniczego	załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu niezależnie od urlopu wypoczynkowego, przysługuje w bazie macierzystej tyle dni wolnych od wszelkich zajęć, ile w przyjętym okresie rozliczeniowym przypada dni wolnych od pracy, w tym w każdym miesiącu co najmniej siedem, z których jeden dzień przypada w niedzielę lub w święto. Okresy wypoczynku mogą być udzielane w dniach wolnych od pracy."			prawnego przepisów tego rozporządzenia uwaga konsultanta jest bezzasadna.
55	Związek Zawodowy Personelu Pokładowego i Lotniczego	W ramach wykonania obowiązku implementacji dyrektywy Rady 2000/27/WE powinno zostać wdrożone do ustawy Prawo lotnicze: "Klauzula 4 1.a) Personel latający lotnictwa cywilnego jest uprawniony do bezpłatnego badania lekarskiego przed mianowaniem, a następnie w regularnych odstępach czasu."	105	wyjaśniona	Konsultantowi najpewniej chodzi o dyrektywę 2000/79/WE, w której jest cytowana klauzula. Klauzula ta jest wdrożona do ustawy - Prawo lotnicze poprzez przepis art. 105 ust. 4: "4. Badania lotniczo-lekarskie przeprowadzane są odpłatnie. Koszty tych badań ponosi pracodawca."
56	Związek Zawodowy Personelu Pokładowego i Lotniczego	W ramach wykonania obowiązku implementacji dyrektywy Rady 2000/27/WE powinno zostać wdrożone do ustawy Prawo lotnicze: "pkt 1 b) Personel latający lotnictwa cywilnego mający problemy zdrowotne, uznane za związane z pracą w porze nocnej, zostanie przeniesiony, kiedy tylko to będzie możliwe, do odpowiedniej dla niego pracy na zmianie dziennej, na stanowisko personelu naziemnego lub latającego		wyjaśniona	Konsultantowi najpewniej chodzi o dyrektywę 2000/79/WE, w której jest cytowana klauzula. Nie ma potrzeby wdrażania przedmiotowej klauzuli do ustawy - Prawo lotnicze, bowiem należy przyjąć, że została ona wdrożona ustawą z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz. U. z 2014 r. poz. 1502, z późn. zm.). Przewidziana w art. 230 tej ustawy możliwość przeniesienia pracownika do innej pracy może być również zastosowana wobec personelu latającego.
57	Związek Zawodowy Personelu Pokładowego i Lotniczego	W ramach wykonania obowiązku implementacji dyrektywy Rady 2000/27/WE powinno zostać wdrożone do ustawy Prawo lotnicze: "Klauzula 6. Podjęte zostaną niezbędne środki w celu zapewnienia, aby pracodawca, który ma zamiar zorganizować pracę według określonego schematu, brał pod uwagę ogólne zasady przystosowania pracy do pracownika"		niewzględniona	Wymóg organizacji pracy według określonego schematu jest realizowany przepisami rozporządzenia nr 965/2012/UE, tj. ORO.FTL.110 lit. a-c oraz ORO.GEN.110 lit. e.
58	Port lotniczy Wrocław	1. Pojęcie „obiekt budowlany” w aspekcie miejsc sprzyjających występowaniu zwierząt. Budowa czy rozbudowa obiektów, niebędących budowlanymi, również może sprzyjać występowaniu zwierząt i stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Definicja "obiekt budowlany" - art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016, z późn. zm.) 1. Pojęcie „obiekt budowlany” w aspekcie miejsc sprzyjających występowaniu zwierząt. Budowa czy rozbudowa obiektów, niebędących budowlanymi, również może sprzyjać występowaniu zwierząt i stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu	68 ust. 2 pkt. 16 87 ust. 14	częściowo uwzględniona	Propozycja zmiany art. 68 ust. 2 pkt. 16 została usunięta. Jednocześnie w związku z faktem szerokiej definicji obiektu budowlanego zawartej w ustawie - Prawo budowlane, obejmującej m. in. składowiska odpadów, zdaniem projektodawcy nie ma potrzeby rozszerzania zakresu tego przepisu na obiekty inne niż budowlane.

		lotniczego. Definicja "obiekt budowlany" - art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016, z późn. zm.)			
59	Port lotniczy Wrocław	Sformułowanie „monitorowanie” nie określa sposobu, częstotliwości, udokumentowania oraz innych zaleceń w zakresie monitorowania przeszkód.	68 ust. 2 pkt 14	wyjaśniona częściowo uwzględniona	patrz poz. 4.
60	Port lotniczy Wrocław	Sformułowanie krzewów oraz drzew „posadzonych” oraz „uprawianych” ogranicza zakres przeszkód naturalnych. Wyklucza to możliwość usunięcia drzew oraz krzewów, które w mniemaniu właściciela oraz sądu nie zostały posadzone oraz nie są uprawiane (np. tak zwane działki rekreacyjne).	87 ust. 5 i 6	uwzględniona	Zmodyfikowano przepis.
61	Port lotniczy Wrocław	„Prezes Urzędu, w celu ochrony lotnisk przed działaniami i zdarzeniami, które mogą powodować niedopuszczalne zagrożenia dla statków powietrznych korzystających z lotniska (...) wydaje opinie o możliwości lokalizacji inwestycji ze względu na wysokość zabudowy” rozwinąć o następujące sformułowanie: „oraz sprzyjanie występowaniu zwierząt mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu lotniczym”	87 ust. 15 pkt. 2	nieuwzględniona	Prezes Urzędu nie posiada wystarczającej wiedzy w zakresie ostatecznego stwierdzenia czy obiekt sprzyja występowaniu zwierząt.
62	Port lotniczy Wrocław	5. W zapisach Art. 130e ust. 5 i Art. 130f ust.7 – określono zasady przeprowadzania konsultacji opłat terminalowych. Instytucja świadcząca usługi ruchu lotniczego w sprawie stref przeprowadza konsultacje z użytkownikami przestrzeni powietrznej, ale żeby zarządzający lotniskiem mógł wziąć udział w konsultacjach, musi o to wystąpić. W powyższych zapisach brak jest informacji o konieczności poinformowania zarządzającego lotniskiem o planowanych konsultacjach. Zarządzający nie może wystąpić o udział w konsultacjach, jeżeli nie będzie o posiadał wiedzy o ich organizowaniu przez instytucję. Należałoby również wskazać zakres konsultacji oraz materiałów jakie Instytucja powinna udostępnić zarządzającemu lotniskiem.	130e ust. 5 130f ust. 7	częściowo uwzględniona	Uwaga częściowo uwzględniona – odpowiednie przepisy znajdują się w rozporządzeniu wydanym na podstawie projektowanego art. 130g. Zgodnie z delegacją ustawową zawartą w projektowanym art. 130g pkt 3 i 4, tryb konsultacji i zatwierdzania stawek i stref pobierania opłat terminalowych zostanie uregulowany w rozporządzeniu wydanym przez ministra właściwego do spraw transportu. Tym samym, planuje się, że zakres informacji, jaki instytucja zapewniająca usługi ruchu lotniczego będzie obowiązana przekazywać w ramach konsultacji tych stawek i stref, zostanie określony w przepisach tego rozporządzenia. Podobnie w rozporządzeniu tym określony powinien zostać tryb informowania zarządzających o terminie przeprowadzenia konsultacji.
63	Port lotniczy Wrocław	6. Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze, nie uwzględnia uwarunkowań dotyczących Obszaru Ograniczonego Użytkowania, który tworzy się wokół lotnisk, w związku z nadmierną emisją hałasu lotniczego, zgodnie z art. 135 Ustawy Prawo Ochrony Środowiska (Dz.U. 2001 Nr 62, poz. 627, z późn. zm.). Urząd Lotnictwa Cywilnego powinien również mieć możliwość uzgadniania zabudowy w wyżej wymienionym Obszarze		nieuwzględniona	Instytucja Obszaru Ograniczonego Użytkowania (OOU) funkcjonuje na podstawie ustawy - Prawo ochrony środowiska – art. 135 (POŚ), a także pośrednio ustawy o dostępie do informacji o środowisku i jego ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko wraz z aktami wykonawczymi. Odpowiednie przepisy tych ustaw mówią, że za wdrożenie OOU odpowiedzialne są co do zasady jednostki samorządu terytorialnego (np. sejmik wojewódzki). W uchwałach o wprowadzeniu OOU znajdują się

		Ograniczonego Użytkowania. W uzgodnieniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i warunków zabudowy, oprócz informacji dotyczących uwzględniania stref ograniczonej zabudowy ze względu na wysokość, budowy i rozbudowy obiektów, które mogą stanowić miejsca żerowania ptaków, czy też powstawaniu przeszkód lotniczych, powinny znajdować się informacje na temat umiejscowienia planowanych inwestycji w strefie wewnętrznej Obszaru Ograniczonego Użytkowania oraz wynikających z tego ograniczeniach. Opiniowanie powyższej kwestii jest kluczowe, ze względu na bezpieczny dalszy rozwój lotnisk, z zachowaniem hałasowych norm środowiskowych na terenach przyległych, które powinny być skutecznie zabezpieczane przed dalszą zabudową mieszkaniową jedno i wielorodzinną.			konkretne postanowienia o rodzajach ograniczeń i koniecznych technicznych rozwiązaniach, w które muszą być wyposażone dane rodzaje budowli. W procesie ustanawiania OOU nie uczestniczy Prezes Urzędu w jakimkolwiek stopniu. W związku z powyższym trudno byłoby, aby Prezes Urzędu nadzorował przestrzeganie warunków zabudowy w OOU. Ponadto w ocenie projektodawcy ewentualne spełnienie niniejszego postulatu wiązałoby się przede wszystkim z nowelizacją aktów prawnych regulujących OOU. Dodatkowo należy zauważyć, że uchwała jednostki samorządu terytorialnego w zakresie ustanowienia OOU jest aktem prawa miejscowego i jest powszechnie znana i dostępna. Podlega konsultacja na etapie jej projektowania.
64	Port lotniczy Wrocław	W art. 68 ust. 2 ustawy uchylenie pkt 5 „zapewnienia udzielania niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku”. Naszym zdaniem jest to rozwiązanie nie do przyjęcia ponieważ godzi w równość w dostępie do systemu ochrony zdrowia co jest naruszeniem art. 68 w związku z art. 32 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. Pamiętać należy także o zobowiązaniach Rzeczypospolitej Polskiej wynikających z norm Światowej Organizacji Zdrowia (WHO), które na mocy art. 9 Konstytucji jesteśmy zobowiązani przestrzegać. W zaistniałej sytuacji wskazanym jest w naszej opinii zmiana zapisów w tym punkcie. Nasza propozycja: „2. Zarządzający lotniskiem obowiązany jest w szczególności: ... 5) do uzgodnienia z właściwym terenowo wojewodą sposobu zapewnienia pomocy medycznej zgodnego ze standardami opisanymi w Ustawie z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym, na całym terenie lotniska;”	68 ust. 2 pkt 5	uwzględniona	Zrezygnowano z usunięcia art. 68 ust. 2 pkt 5
65	Port lotniczy Wrocław	W art. 68 ust. 2 ustawy uchylenie pkt 10 „zorganizowania systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska”. Stoimy na stanowisku, że przedmiotowy zapis należy	68 ust. 2 pkt 10	wyjaśniona	patrz poz. 33

		pozostawić ponieważ nie ma faktycznej sprzeczności pomiędzy zapisami prawa wspólnotowego. Pojęcie system jest w tym miejscu jak najbardziej właściwe ponieważ odnosi się do określonych czynności wykonywanych na ograniczonym obszarze odpowiedzialności Zarządzającego. System taki faktycznie istnieje ponieważ na mocy innych przepisów na Zarządzającym ciąży obowiązek kierowania i koordynacji działań uczestników systemu w przypadku sytuacji kryzysowej na lotnisku. Rozwiązania systemowe zawsze są sprawniejsze w działaniu niż funkcjonowanie niepowiązanych podmiotów, organizacji czy jednostek organizacyjnych. Organizacja systemu w tym znaczeniu nie przekłada się na zobowiązania finansowe a wymaga głównie organizacyjnego zaangażowania Zarządzającego. W naszej ocenie istniejący zapis jest spójny z prawem UE, stanowi jego rozwinięcie i nie wpływa na zwiększenie obciążeń dla podmiotów gospodarczych.			
66	Prezydent Miasta Krosna	Art. 1 pkt 9 lit. b oraz pkt 11 wprowadzają specjalne uregulowania dotyczące kontroli podmiotów prowadzących działalność lotniczą. Ustalenia te są sprzeczne z ogólnymi zasadami regulującymi relacje pomiędzy organami administracji publicznej a przedsiębiorcami, opisanymi w ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej. Odmienne regulacja nie została szczegółowo uzasadniona w załączonym do projektu ustawy uzasadnieniu – sprawie tej poświęcono tylko jeden akapit na str. 17 uzasadnienia, określając jedynie, że jest taka potrzeba. Art. 32 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej stanowi: „Wszyscy są wobec prawa równi. Wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne.” W związku z powyższym wnoszę o skreślenie art. 1 pkt 9 lit. b oraz pkt 11.	27 ust. 2a 29 i 29a	wyjaśniona	Rozszerzono uzasadnienie w niezbędnym zakresie. Uchylenie art. 29a nie oznacza, że przepisy ustawy o swobodzie działalności gospodarczej nie znajdują zastosowania do kontroli prowadzonych przez Prezesa ULC. Obowiązek stosowania tych przepisów wynika z treści ustawy o sdg. Zgodnie z opinią Rady Legislacyjnej do projektu ustawy - Prawo działalności gospodarczej oraz przepisów ją wprowadzających w przepisach szczególnych do SDG/PDG nie powinno być przepisów odsyłających do SDG/PDG. Dlatego przepis należy uchylić, co zostało już zaakceptowane przez Radę Ministrów w projekcie PDG. Niemniej jednak należy podkreślić, że uzasadnionym jest wyłączenie zastosowania niektórych rozwiązań ustawy o sdg w stosunku do pewnych działań kontrolnych w zakresie lotnictwa cywilnego, co znalazło odzwierciedlenie w przyjętym przez Radę Ministrów projekcie ustawy - Prawo działalności gospodarczej. Ponadto zgodnie z § 17 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, "kontrole zgodności obejmują zarówno czynności zapowiedziane, jak i niezapowiedziane, zgodnie z pkt. 5.3 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008". Przepis ten stanowi podstawę przeprowadzenia czynności niezapowiedzianych. Żaden przepis nie określa wyłączenia stosowania przepisów ustawy o swobodzie gospodarczej w stosunku do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy. Odnośnie do propozycji usunięcia art. 29 ustawy Prawo lotnicze -

					w art. 29 b wprowadza się obowiązek zatwierdzania programu naprawczego w drodze decyzji administracyjnej. W przypadku braku dostarczenia programu naprawczego przez podmiot kontrolowany, Prezes Urzędu będzie wyznaczał termin usunięcia nieprawidłowości także w formie decyzji administracyjnej. Jednocześnie art. 5 Konstytucji mówi, że RP zapewnia bezpieczeństwo obywateli. Swoboda działalności gospodarczej nie może być zatem nadrzędna nad zapewnieniem bezpieczeństwa, zdrowia i życia obywateli (zarówno, pasażerów, jak i osób na ziemi). Prezes Urzędu nadzoruje bezpieczne wykonywanie operacji lotniczych realizując w ten sposób również zasady konstytucyjne.
67	Prezydent Miasta Krosna	Bardzo pozytywnie odbieram wzmocnienie nadzoru nad planowanymi inwestycjami mogącymi stanowić przeszkody lotnicze, przewidziane w procedowanym projekcie zmiany Prawa lotniczego. Uważam jednak, że nowe przepisy: art. 68 ust. 2 pkt 15, o którym mowa w art. 1 pkt 32 lit. a), a także art. 87 ust. 7, o którym mowa w art. 1 pkt 37 projektu ustawy, powinny zostać zmodyfikowane w następujących aspektach: a) słowa „znajduje się lotnisko” wymaga doprecyzowania. Wnoszę, aby uzgodnieniom podlegały ograniczenia zabudowy, zatwierdzone decyzjami Prezesa ULC, o których mowa w art. 56 ust. 5, art. 57 ust. 2 oraz art. 61 ust. 1 Prawa Lotniczego. Objęcie nadzorem otoczenia lotniska na tym etapie zabezpieczy przed powstaniem przeszkody lotniczej uniemożliwiającej funkcjonowanie lotniska, dla którego Prezes ULC wydał zgodę na założenie lotniska, promesę lub zgodę na zmianę istotnych cech lotniska. b) koniunkcja „znajduje się lotnisko i są wyznaczone powierzchnie ograniczające przeszkody”, zapisana w projektowanym art. 68 ust. 2 pkt 15, oznacza, że obydwa te warunki muszą być spełnione łącznie. Zarządzający nie będzie miał takiej kompetencji dla terenu poza granicami lotniska, gdyż nie będzie spełniony pierwszy warunek koniunkcji. Dlatego wnoszę o skreślenie słów „znajduje się lotnisko i” z projektowanego art. 68 ust. 2 pkt 15 ustawy.	68 ust. 2 pkt 15 87 ust 7	uwzględniona/wyjaśniona	Poprzez uwzględnienie uwagi zawartej w lit. b - zastąpienie spójnika "i" spójnikiem "lub" uwzględniona została również propozycja zawarta w lit. a. Pojęcie "wyznaczono powierzchnie ograniczające przeszkody" odnosi się do sytuacji, w której zostały one zatwierdzone decyzjami Prezesa Urzędu, o których mowa w uwadze. Nie wydaje się więc koniecznym uzupełnianie art. 68 ust. 2 pkt 15. Odnośnie analogicznej zmiany art. 87 ust. 7 uwaga pozostaje niejasna, gdyż przepis ten nie reguluje kwestii prowadzenia uzgodnień.
68	Grzegorz Polaniecki Enterair Sp. z o.o.	Pytaniem zasadniczym jest kto powinien uczestniczyć w tworzeniu aktów prawnych na terytorium Polski? – czy podmiot ustanowiony na terytorium RP, czy przewoźnik polski? Prawo polskie jest prawem polskim. Zagraniczni		wyjaśniona	Zgodnie z § 36 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów, organ prowadzący konsultacje publiczne może skierować projekt do organizacji społecznych lub innych zainteresowanych podmiotów

		przewoźnicy czy firmy usługowe mają możliwość wpływania na prawo polskie poprzez akty prawne na szczeblu Unii Europejskiej, ale nie powinni współtworzyć prawa w Polsce. Inną sprawą, oczywistą jest informowanie wszystkich użytkowników polskiego nieba o zmianie prawa, ale czym innym jest zapraszanie firm kontrolowanych przez obywateli zagranicznych do udziału w tworzeniu polskiego prawa. Nie spotykamy się z takim podejściem za granicą w stosunku do nas.			albo instytucji w celu przedstawienia ich stanowiska. Mając to na uwadze Urząd Lotnictwa Cywilnego stara się uzyskać opinię odnośnie procedowanych projektów aktów prawnych z zakresu lotnictwa cywilnego od jak najszerszej grupy zainteresowanych podmiotów, w tym również podmiotów zagranicznych. Takie postępowanie umożliwia opracowanie regulacji, które będą korzystne dla wszystkich podmiotów korzystających z polskiego nieba.
69	Grzegorz Polaniecki Enterair Sp. z o.o.	chciałbym zwrócić uwagę jeszcze na jedną kwestię art 191. ust. 9. Proszę przeanalizować zapisy dotyczące warunków cofania upoważnienia, a w szczególności czasu po jakim przewozy muszą zostać rozpoczęte. Linie lotnicze muszą planować wszystko z dużym wyprzedzeniem, i na przykład może dojść do sytuacji, gdy okres 6 miesięcy okaże się zbyt krótki na uruchomienie prawidłowe nowego połączenia.	191 ust. 9 (obecnie ust. 11)	uwzględniona	W zakresie uwagi do art. 191 ust. 9 (obecnie ust. 11) proponuje się, aby lit. d) i e) otrzymały brzmienie: „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) ograniczył albo zaprzestał wykonywania przewozów lotniczych z wykorzystaniem przyznanych mu praw przewozowych w dwóch kolejnych sezonach rozkładowych i nie wznowił ich w czasie kolejnego sezonu rozkładowego.” Uwzględnienie uwagi Enter Air dot. art. 191 ust. 9 jest również spójne ze stanowiskiem Komisji Europejskiej wskazanym w Information Note z 12 marca 2015 r. dotyczącym dystrybucji ograniczonych praw przewozowych. Jednocześnie przepis ust. 9 w art. 191 został poddany dalszej modyfikacji w związku z uwagą RCL i RL i w wyniku nowej redakcji przepisu obecnie jest to ust. 11.
70	Grzegorz Polaniecki Enterair Sp. z o.o.	130) po art. 209uc dodaje się art. 209ud–209uk w brzmieniu: „Art. 209ud. 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, wykonuje operacje 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 przydziału, gdy powoduje to zakłócenia w porcie lotniczym lub operacjach lotniczych, podlega karze pieniężnej w wysokości do 100 000 zł. Komentarz: Wysokość kary za zakłócenie rejsu jest kuriozalnie wysoka. Jest 10 razy większym przestępstwem niż kary za naruszenia zasad bezpieczeństwa z załącznika 5. Kwota przekracza wartość większości rejsów, więc z	209ud	niewzględniona	W zakresie art. 209 ud uwaga nieuwzględniona. Nie można zgodzić się z argumentacją podniesioną przez przewoźnika Enter Air. Należy mieć przede wszystkim na względzie, że Polska jest zobligowana do wprowadzenia systemu sankcji na podstawie art. 14 ust. 5 rozporządzenia Rady EWG 95/93. Na podstawie tego przepisu sankcja musi mieć charakter odstraszący. Należy podkreślić, że proponowany przepis proponuje widełki sankcji (do 100.000 PLN), a nie jak wskazuje Enter Air sztywną kwotę 100.000 PLN. W praktyce sankcja może zatem wynieść od 1 PLN do 100 tys. PLN, a zatem może być wielokrotnie niższa niż wskazana przez Enter Air maksymalna kwota. Należy również zauważyć, że podobny system jest stosowany w Wielkiej Brytanii, gdzie maksymalna kwota sankcji wynosi 20 tys. GBP. Nie można zgodzić się również z argumentem, że sankcja zabrania wykonania operacji w przypadku zakłóceń. Projektodawca przewidział stosowanie sankcji wyłącznie w przypadku działania wielokrotnego i intencjonalnego. Oznacza to, że operator podlega sankcji wyłącznie w przypadku, gdy z góry założył, że nie wykona

punktu widzenia interesów przewoźnika bardziej opłacalne będzie skasowanie danego rejsu niż wykonanie go z groźbą kary. To spowoduje przykre konsekwencje dla pasażerów, którzy przecież są formalnie najemcami rejsów. Myślę, że pasażerowie nie zrozumieją dlaczego ULC wprowadził prawo zakazujące im wlotu do Publicznego Portu Lotniczego, pod groźbą kary 100.000 złotych, czyli po około 550 zł na osobę. Podczas zakłócenia i tak pasażer doświadcza dużo stresu, a dodatkowe skasowanie rejsu, lub konieczność dopłaty wywoła bardzo dużą falę niezadowolenia. Musimy pamiętać, że linie lotnicze, porty lotnicze, agenci obsługi naziemnej i ULC, wszyscy służymy obsłudze przewoźów pasażerów. Ograniczanie ruchu lotniczego poprzez karami za latanie do portów publicznych jest działaniem na niekorzyść lotnictwa. Jest też potencjalnym zagrożeniem bezpieczeństwa. Port lotniczy nie może wywierać presji i zmuszać przewoźnika do przelotu do innego portu, gdyż może to doprowadzić do poważnego zagrożenia bezpieczeństwa. Prosimy o wykreślenie zapisów powyższego artykułu z projektu.

operacji zgodnie ze slotem, już na etapie jej planowania (np. ogłosił niezgodny ze slotem rozkład, czy zawarł niezgodny ze slotem kontrakt na czarterowy przewóz pasażerski). Oznacza to, że w przypadku wskazanym przez Enter Air nie byłoby przesłanek do nałożenia kary. Nie można również przyjąć argumentu Enter Air, że wprowadzenie systemu sankcji służyć będzie ograniczeniu ruchu lotniczego na terytorium RP. Przeciwnie, system sankcji, ma służyć ograniczeniu negatywnych skutków niezgodnych z prawem operacji z naruszeniem slotów, zarówno dla innych operatorów jak i całego systemu ruchu lotniczego. Wprowadzony system slotów porządek ma służyć jak najlepszemu wykorzystaniu przepustowości, w przypadku jej ograniczenia. Intencjonalne operacje łamiące prawo mogą powodować zakłócenie operacji innych operatorów, a w określonych przypadkach również prowadzić do konieczności odwołania przez nich rejsów. Ponadto, mając na uwadze, że w Polsce ograniczenia przepustowości obecnie mają swoje źródło przede wszystkim w limitach emisji hałasu, naruszanie porządku wynikającego ze stosowania koordynacji rozkładów lotów, w określonych przypadkach, może prowadzić do jeszcze większych restrykcji w wykonywaniu operacji przez wszystkich operatorów. Jednocześnie należy wskazać, że proponowana w nowelizacji ustawy maksymalna wysokość kary w tym zakresie jest na średnim poziomie względem analogicznych kar stosowanych w innych państwach UE (np. w Hiszpanii 30 tys. EUR, Niemcy 50 tys. EUR).

Wobec powyższego postulat wycofania systemu sankcji w nowelizacji prawa lotniczego należy uznać za niezasadny. System sankcji został wprowadzony celem przeciwdziałaniu naruszaniu prawa, które rodzi negatywne skutki dla płynności, a w określonych przypadkach również rozwoju operacji lotniczych i jest związany z koniecznością wykonania prawa UE.

W zakresie uwagi do art. 191 ust. 9 proponuje się, aby lit. d) i e) otrzymały brzmienie:

„d) nie rozpoczął wykonywania przewoźów 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) ograniczył lub zaprzestał wykonywania przewoźów lotniczych z wykorzystaniem przyznanych mu praw przewozowych w okresie dwóch kolejnych sezonów rozkładowych i nie wznowił ich w czasie kolejnego sezonu rozkładowego.”

Uwzględnienie uwagi Enter Air dot. art. 191 ust. 9 jest również spójne ze stanowiskiem Komisji Europejskiej wskazanym w

					Information Note z 12 marca 2015 r. dotyczącym dystrybucji ograniczonych praw przewozowych. Jednocześnie przepis ust. 9 w art. 191 został poddany dalszej modyfikacji w związku z uwagą RCL.
71	Adwokat Eryk Bogdas Okręgowa Rada Adwokacka w Warszawie	Pragnę wyrazić najdalej idące zaniepokojenie projektem nowelizacji ustawy Prawo Lotnicze, a dokładniej proponowanym brzmieniem Działu Xa "Ochrona praw pasażerów". Najkrócej rzecz ujmując, aby w sposób jak najbardziej dobitny podkreślić bardzo zły kierunek w jakim zmierza nowelizacja tego działu, stwierdzić należy, iż w przypadku uchwalenia przepisów działu Xa w proponowanym kształcie, nazwa działu Xa powinna zostać zmieniona na "Ochrona praw przewoźników lotniczych". Zdając sobie sprawę z bardzo odważnego twierdzenia, podkreślam jednak, że posiadam wieloletnie doświadczenie w prowadzeniu sporów z przewoźnikami lotniczymi, zatem stwierdzić z całą stanowczością mogę, iż brzmienie działu Xa w proponowanym kształcie praktycznie pozbawi 40 milionów Polaków - wszystkich pasażerów - realnej ochrony swoich praw. Przede wszystkim stwierdzić należy, iż najważniejszym przepisem z punktu widzenia ochrony praw pasażerów jest aktualny art. 205 b ust. 5 pl. Usunięcie z ustawy zapisu mówiącego o tym, iż ciężar dowodu spoczywa na przewoźniku lotniczym i przerzucenie go zgodnie z treścią art 6 kc na pasażera, sprowadza się w praktyce do zamknięcia drogi pasażerom realnej ochrony swoich praw. Pasażerowie nie mają żadnych narzędzi ani wglądu w dokumentację, zatem w sytuacji gdy ciężar dowodu spoczywać będzie na nich, ich faktyczne możliwości wykazania czegokolwiek będą żadne. Już w obecnym kształcie jest trudno a przepis powyższego artykułu wydaje się dobry. Na pewno dający szansę na skuteczną ochronę. Zauważyć należy, iż zapisy całego działu Xa w proponowanym kształcie są niejasne, nieostre i pozwalające na zbyt daleko idącą ich interpretację. Pozostawiają również wiele pytań, na które nie ma odpowiedzi. Ze względu na wielowątkowy i wieloaspektowy wymiar ich proponowanego brzmienia, zwracam się z gorącą prośbą do Pana, Pana Prezesa Ołowskiego oraz osób uczestniczących z ramienia ULC w pracach nowelizacyjnych o pilne zorganizowanie spotkania w Urzędzie, na którym to spotkaniu podmioty	dział Xa	wyjaśniona	W odniesieniu do przekazanych uwag i propozycji należy wyjaśnić, iż zmiany działu na podstawie ustawy – Prawo lotnicze będą umożliwiały dochodzenie praw wszystkich pasażerów, którzy będą dotknięci nieprawidłowym działaniem przewoźników lotniczych. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w ramach projektowanego nadzoru będzie uprawniony do egzekwowania należytego wykonywania przez przewoźników lotniczych przepisów chroniących prawa pasażerów. Na podstawie znowelizowanych przepisów, wszyscy pasażerowie korzystający z usług przewoźników lotniczych (a nie tylko jak dotychczas – jedynie pasażerowie, którzy złożyli indywidualną skargę na przewoźnika) będą objęci należytą ochroną swoich praw. Działania nadzorcze Prezesa ULC będą bowiem ukierunkowane na wskazanie przewoźnikowi lotniczemu naruszenia i wyznaczenia terminu na jego usunięcie. Takie działanie będzie więc korzystne nie tylko dla pojedynczego pasażera, ale ogółu pasażerów, których naruszenie dotyczy. Na uwagę zasługuje, że projekt przewiduje karę administracyjną w przypadku nieusunięcia wykazanych przez Prezesa nieprawidłowości. Rozwiązanie to ma skutecznie odstraszać przewoźników lotniczych od niestosowania rozstrzygnięć Prezesa ULC w zakresie stwierdzonych nieprawidłowości. Powyższe zawarte zostało w uzasadnieniu do przedmiotowego projektu, w którym wskazano, że „... wnioski przemawiają za modyfikacją ów modelu, w ten sposób, by istotą postępowania nie było rozpatrzenie indywidualnej skargi pasażera danego lotu, lecz wszczęcie z urzędu procedury nadzorczej mającej na celu wyjaśnienie, czy w trakcie lotu, co do którego istnieje podejrzenie niewykonania przez danego przewoźnika obowiązków wspólnotowych dotyczących przewozu lotniczego, doszło do naruszenia tych obowiązków czy też nie. Wspomniana modyfikacja pozwoli z jednej strony zapewnić w sposób bardziej skuteczny przestrzeganie praw pasażerów poprzez upowszechnienie odpowiedzialnego i bardziej opiekuńczego stosunku przewoźników do pasażerów będących w trakcie podróży, a z drugiej strony przyczyni się do minimalizacji obciążeń dla administracji i przewoźników.”. W wyniku wdrożenia projektowanych zmian, obecny skargowy model wykonywania przez Prezesa Urzędu kompetencji Krajowego Organu Wykonawczego, przed którym toczy się wiele postępowań administracyjnych dotyczących tego samego stanu

zajmujące się na rynku krajowym na co dzień ochroną praw pasażerów będą mogły przekazać Państwu swoje spostrzeżenia i uwagi. Zauważyć należy, iż żadne opinie bądź elaboraty nie zastąpią rozmowy, wskazania i zobrazowania konkretnych przykładów (uczestniczyłem w postępowaniach sądowych przeciwko przewoźnikom lotniczym, w których reprezentowałem kilka tysięcy pasażerów) z życia oraz wymiany argumentów, których wysłuchanie i przeanalizowanie wierzę, iż doprowadzi Państwa do przekonania, że zmiany w zaproponowanym kształcie uniemożliwią faktyczną ochronę tychże praw. Zauważyć jednocześnie należy, iż zgodnie z przepisami unijnymi (o Konstytucji nie wspominając), które stanowią część krajowego porządku prawnego, ochrona praw pasażerów musi być skuteczna i powszechna a nie li tylko iluzoryczna. Zmiany prawa powinny skutkować jego poprawą i udoskonaleniem a nie jego pogorszeniem. Spotkanie takie ze względu na mnogość aspektów do poruszenia (w tym bardzo krótkim czasie) powinno trwać ok. 1 - 2 godzin.

W związku z powyższym jeszcze raz bardzo proszę o niezwłoczny kontakt oraz zorganizowanie przez Prezesa ULC spotkania w tak ważnej dla wszystkich Polaków kwestii. W przypadku trudności logistycznych, wspólnie z innymi organami jestem w stanie takie spotkanie w ciągu kilku dni zorganizować. Jestem przekonany, iż na spotkanie to zaproszenie przyjmą zarówno przedstawiciele podmiotów komercyjnych zajmujących się ochroną praw pasażerów (adwokaci, radcy prawni), przedstawiciele stowarzyszeń zajmujących się ochroną praw pasażerów, jak i przedstawiciele organów takich jak ECK, UOKiK czy też rzecznicy konsumentów do których trafiają dziesiątki pasażerów. Bardzo proszę o przekazanie stanowiska Pana Prezesa Ołowskiego, który niejednokrotnie deklarował wolę takiego prowadzenia spraw i postępowań, aby obowiązujące prawo można było jak najlepiej oraz jak najszerszej zastosować. Prawo lotnicze bez wątpienia nie jest dzisiaj doskonałe, lecz proszę nie zrobmy nic, aby je jeszcze pogorszyć.

faktycznego i prawnego, zostanie przekształcony w model, w którym ten sam stan faktyczny i prawny będzie wyjaśniany w ramach jednego postępowania nadzorczego, przy czym pasażerowie zachowają prawo do dochodzenia swoich indywidualnych roszczeń w postępowaniu polubownym przed Rzecznikiem Praw Pasażera. Uwzględniając uwagę MSZ rozwiązania dot. rozpatrywania indywidualnych skarg zawarto w rozdziale 1 działu Xa. Zaproponowano, aby skarga inicjowała postępowanie przed Rzecznikiem Praw Pasażera. Biorąc pod uwagę powyższe na podstawie art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 Prezes ULC będzie nadzorował przestrzeganie przepisów rozp. 261/2004 i w ramach nadzoru będzie uprawniony do podejmowania niezbędnych środków w celu kontroli przestrzegania praw pasażerów. Natomiast stosownie do art 16 ust. 2 pasażerowie będą uprawnieni zwrócić się do Rzecznika Praw Pasażerów o przeprowadzenie postępowania mediacyjnego, które zainicjuje skarga pasażera. Postępowanie polubowne przed Rzecznikiem Praw Pasażerów zapewni zatem w każdym indywidualnym przypadku prawo pasażera do dochodzenia odszkodowania bez występowania na drogę sądową. W przypadku kiedy nie dojdzie do rozwiązania sporu w trakcie postępowania polubownego, Rzecznik wystąpi do Prezesa ULC o przeprowadzenie postępowania nadzorczego, z tym że pasażer będzie mógł dochodzić swojego roszczenia dalej w postępowaniu sądowym. Rozwiązanie niniejsze opiera się na rozwiązaniu funkcjonującym już w Niemczech.

Odnosząc się do skonkretyzowanego zarzutu braku rozwiązania prawnego, z którego będzie wynikało, że ciężar dowodu spoczywa na przewoźniku lotniczym a co za tym idzie przerwaniu go zgodnie z treścią art. 6 kc na pasażera, zauważyć wypada, że proponowane postępowanie nadzorcze, z uwagi na swój charakter, nie będzie prowadzone ani w trybie przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego a tym bardziej w trybie przepisów Kodeksu postępowania cywilnego. Wobec braku w postępowaniu nadzorczym stron w rozumieniu procedury administracyjnej czy też cywilnej nie może być mowy o "ciężarze dowodu" spoczywającym na pasażerze lub przewoźniku lotniczym. Niemniej jednak to w interesie przewoźnika jako podmiotu nadzorowanego będzie wykazać, że nie dopuścił się on naruszenia praw pasażerów. Można zarazem podkreślić, że wbrew twierdzeniu opiniującego ewentualna rezygnacja z rozwiązania zawartego w art. 205b ust. 5 nie prowadziłaby do przerwania ciężaru dowodu na pasażera w myśl art. 6 KC, lecz prowadziłaby do zastosowania ogólnej reguły dowodzenia zawartej w Kodeksie

					postępowania administracyjnego, któremu podlega postępowanie skargowe zgodnie z obowiązującymi aktualnie przepisami. Warto także zaznaczyć, że zmiana modelu postępowania administracyjnego (ze skargowego na nadzorczy) pozostanie bez wpływu na możliwość dochodzenia roszczeń odszkodowawczych przed sądem powszechnym.
72	PLL Lot	Tożsame zapisy istnieją w §25 obowiązującego rozporządzenia w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości. Zasadne wydaje się jednocześnie uchylenie zapisów wskazanego rozporządzenia, skoro są one uwzględnione w akcie wyższej rangi;	29b	uwzględniona	Z uwagi na to, że przepisy art. 29b mają charakter przepisów ustawowych musiały zostać ujęte w noweli. KPOLC zostanie odpowiednio zmieniony w tym zakresie.
73	PLL Lot	a) Zgodnie z brzmieniem ust. 3d koordynatorem zastępującym może być koordynator lub organizator rozkładów lotów powołany dla innego portu. W naszej ocenie przepis jest nieprawidłowy w świetle proponowanych zmian w art. 67e ust. 3. Zgodnie z propozycją zapisu art. 67b ust. 2 koordynator powinien być niezależny w zakresie określonym przez art. 4 ust. 2 lit. b rozporządzenia WE nr 95/93, stąd nie każdy organizator rozkładów może zostać koordynatorem; b) W ust. 3e brak jest odwołania do art. 3 ust. 6 rozporządzenia WE 95/93, stąd przepis wydaje się nieprawidłowy, ponieważ w ww. rozporządzeniu brak jest postanowień wprowadzających możliwość odstępstwa od pełnej procedury wprowadzenia koordynacji w danym porcie lotniczym. Art. 4 rozporządzenia nie przewiduje odstępstw od wymogów związanych z wyznaczeniem koordynatora, jego kwalifikacji oraz sposobu działania. Wypełnienie przepisów art. 4 rozporządzenia zawiera art. 67b ust. 1 i 2 oraz art. 67c projektu ustawy (vide uwagi do art. 67d/str. 14); c) Brzmienie art. 67d ust. 2 nie ogranicza zarządzającego portem koordynowanym wliczania kosztów koordynacji w podstawę kosztową opłat lotniskowych. Tymczasem zarówno w trakcie nowelizacji z roku 2005, jak i w przypadku obecnej nowelizacji mówi się o podziale kosztów za koordynację – po połowie przez zarządzającego portem koordynowanym i przez użytkowników portu. W konsekwencji taki zapis sprowadza się do obciążenia 100% kosztów koordynacji przewoźników lotniczych, co w efekcie powoduje nieskuteczność celu podziału tych kosztów pomiędzy odpowiednimi podmiotami. Mając na uwadze powyższe proponujemy dodanie w art. 67 d ust. 2 – pkt. 2) o	67b ust. 3c, ust. 3d i ust. 3e	a) i b) uwzględniona c) nieuwzględniona	a) W świetle uwzględnienia uwagi MSP (poz. 4 uzgodnienia międzyresortowe) dotyczącej art. 67e ust. 3 niniejsza uwaga staje się bezprzedmiotowa. b) Rozwiązanie przewidziane w 67b ust. 3e nie odnosi się do sytuacji, o której mówi art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE, lecz do nagłego zaprzestania działalności przez koordynatora, co rodzi potrzebę niezwłocznych i skutecznych działań celem zapewnienia ciągłości koordynacji rozkładów lotów, do której państwo członkowskie zobowiązane jest przecież na podstawie art. 3 ust. 5 ww. rozporządzenia. Należy zgodzić się z MSP, że art. 4 ust. 1 rozporządzenia 95/93 nie przewiduje odstępstw od wymogów dotyczących wyboru koordynatora (to jest wymogu konsultacji). Z uwagi jednak na potrzebę szybkich i bezkompromisowych działań w opisanej wyżej, a nieprzewidzianej prawem Unii Europejskiej sytuacji, jak również ze względu na fakt, że koordynator zastępujący z założenia powoływany jest na krótki okres postuluje się pozostawić propozycję w przedstawionym w projekcie brzmieniu. Zdaniem projektodawcy propozycja taka nie stoi w sprzeczności z przywołanym rozporządzeniem nr 95/93/WE bowiem wypełnia niejako przestrzeń nieuregulowaną przez prawo UE. c) Zarządzający powinien mieć prawo do uwzględnienia kosztów koordynacji w opłatach lotniskowych. Należy bowiem wskazać, że jest to niewątpliwie koszt związany z zarządzaniem lotniskiem, na który zarządzający lotniskiem powinien mieć możliwość pozyskania środków celem ich sfinansowania, a jednocześnie brak jest określonych w prawie innych źródeł przychodów, które mogłyby być wykorzystane na ten cel.

		następującej treści: „ Koszty zarządzającego portem z tytułu opłat za koordynację nie mogą być wliczane do podstawy kosztowej opłat lotniskowych w porcie koordynowanym”;			
74	PLL Lot	Art. 67d ust. 8 przewiduje „ubieganie się o powołanie” przez podmioty zainteresowane powołaniem na koordynatora, co rodzi pytanie o nagłość sytuacji, która wymaga ustanowienia koordynacji w trybie art. 3 ust. 6 rozporządzenia WE 95/93. Nie jest jasne dlaczego w takiej sytuacji nie stosuje się postanowień ust. 5, który przewiduje m.in. konsultacje dotyczące projektu budżetu. W oparciu o jakie założenia nastąpi wówczas ocena budżetu przewidziana przez ust. 6, a umożliwiająca odmowę zatwierdzenia budżetu koordynatora. Czy w przypadku wprowadzenia koordynacji w trybie art. 3 ust. 6 rozporządzenia WE 95/93 nie przewiduje się ani konsultacji ani możliwości odrzucenia proponowanego budżetu nawet gdy oznacza on niesprawiedliwe obciążenie podmiotów, o których mowa w ust. 2? Czy oznacza to wprowadzenie koordynacji niezależnie od kosztów?	67d ust 8	częściowo uwzględniona	a) Koncepcja ponoszenia kosztów przez zarządzającego i przewoźników lotniczych pozostała niezmienną w stosunku do obecnie funkcjonującego rozwiązania. Zmianie uległ jedynie mechanizm ponoszenia kosztów przez poszczególnych przewoźników. b) Uwaga uwzględniona poprzez zmianę redakcji w art. 67d ust. 8 i art. 67g pkt 3. Wyjaśnić jednocześnie należy, że wyłonienie koordynatora w trybie art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93/WE nie dotyczy sytuacji nagłych lecz wyjątkowych (wymagających szybkiej, ale nie natychmiastowej reakcji), które usprawiedliwiają wyznaczenie portów jako koordynowanych nie na okresy rozkładowe lecz na inne okresy (co do zasady krótsze). Co za tym idzie, możliwe i jednocześnie konieczne jest, zgodnie z przepisami UE, zachowanie pełnej procedury konsultacji budżetu, przy czym uzasadnione jest także, aby procedura konsultacji budżetu prowadzona była równolegle do konsultacji w sprawie kandydatów na koordynatora (w ich ramach). Odpowiednie podmioty otrzymają projekt budżetu do konsultacji wraz z informacją o liście kandydatów, ubiegających się o funkcję koordynatora. Uwagi podmiotów co do zaproponowanych przez koordynatorów budżetów będą więc brane pod uwagę przy wyborze koordynatora i zatwierdzeniu jego budżetu.
75	PLL Lot	Proponowane brzmienie przepisu zakłada, że organizator nie będzie w przyszłości musiał spełniać dotychczasowych wymogów dotyczących niezależności określonych w art. 67b ust. 2 pkt.4). Powstaje zatem szereg niezgodności z obowiązującymi i proponowanymi przepisami ustawy oraz szereg niejasności dotyczących wymogów stawianych przed organizatorem, jego odpowiedzialności, finansowania i kontroli wykonywanych przez niego zadań. Organizator będzie mógł być funkcjonalnie zależny od zainteresowanych stron, to znaczy od zarządzającego portem lotniczym lub od któregoś z przewoźników lotniczych. W takim jednak razie zarówno przepisy obowiązującego art. 67f ust. 1, jak i proponowanych zmian w art. 67b ust. 3e wymagają zmiany. Rozporządzenie WE 95/93 nie daje możliwości	67e ust. 3	uwzględniona	W art. 67e ust. 3 zostanie rozszerzone odesłanie o przepis dotyczący niezależności organizatora.

		odstępstw jeśli chodzi o funkcjonalną niezależność koordynatora od którejkolwiek z zainteresowanych stron. Bardziej złożonym problemem staje się brak, zarówno w rozporządzeniu 95/93/WE jak i przepisach krajowych, jasnych przepisów dotyczących zagadnień związanych z organizacją rozkładów wspomnianych powyżej. Zgodnie z zapisami rozporządzenia 95/93/WE organizator rozkładów ma działać w sposób neutralny, niezależny i niedyskryminujący, w oparciu o dobrowolną współpracę przewoźników na zasadzie doradztwa dotyczącego propozycji alternatywnych rozkładów w sytuacji, gdy operowanie według proponowanych przez przewoźnika mogłoby doprowadzić do powstania spiętrzeń. Ma monitorować zgodność operacji z rozkładami, które zostały im zarekomendowane. Ma współpracować z innymi organizatorami i koordynatorami w celu wykrywania niezgodności w rozkładach. Ma stosować powszechnie stosowane standardy wymiany informacji. Ma uczestniczyć w konferencjach rozkładowych i utrzymywać zapisy prowadzonej korespondencji. Jednakże jednocześnie w przepisach rozporządzenia pojęcia „slot”, „parametry koordynacyjne”, „historyczność slotów”, „system finansowania” odnoszą się jedynie do koordynacji / koordynatora. Określone są informacje i ich standardy jakie gromadzi, opracowuje i udostępnia koordynator (ale nie organizator). Tylko koordynator jest określony jako jedyna osoba odpowiedzialna za alokację slotów (podobnego zapewnienia, że organizator jest jedynym podmiotem, który może doradzać nie ma). Z powyższych faktów wynika, że nie ma jasności: • za co ma się organizatorowi płacić, kto ma płacić (np. co to znaczy, jeżeli zastosujemy przepis art. 67d ust 2, że komuś w porcie z organizacją rozkładów zostały „przyznane czasy” – w porcie z organizacją rozkładów nie ma takiej kategorii – tam nikt nikomu nic nie przyznaje i nie potwierdza, a jedynie doradza w niektórych przypadkach i wcale nie ma obowiązku stosowania się do tych porad); • w jaki sposób, w oparciu o jakie dane (parametry koordynacyjne dotyczą koordynacji), według jakich standardów, przy użyciu jakich narzędzi, organizator ma pracować; • kto będzie konsultował dane, na których oprze swą			

		działalność organizator; • jakie informacje (oprócz korespondencji, co też nie jest wprost zdefiniowane w przepisach) organizator ma gromadzić i udostępniać; • z kim ma organizator współpracować w procesie unikania możliwych spiętrzeń – tylko z ostatnim z przewoźników, który się zwrócił o poradę czy ze wszystkimi, którzy są w danym przedziale czasowym (i kto, w przypadku przechodzenia do trzeciego poziomu koordynacji, będzie miał pierwszeństwo w potwierdzeniu slotu – ten, który „współpracował”, zgodził się na zmianę rozkładu zgodnie z sugestią organizatora, a więc nie operował według najbardziej pożądanego dla siebie rozkładu, czy ten, który oznajmił, że nie może zmienić rozkładu i operował zgodnie z nim mimo innej sugestii organizatora); • jaka jest odpowiedzialność organizatora w przypadku niewłaściwego doradzania (a należy pamiętać, że nie może on żądać parametrów przepustowości, gdyż ta kategoria danych zastrzeżona jest do wyników analizy przepustowości, która jest obowiązkowa w porcie koordynowanym); • kto i w jaki sposób będzie kontrolował na bieżąco jakość pracy organizatora i spełnianie przez niego wymogów określonych przez prawo (komitet koordynacyjny działa w porcie koordynowanym). Należy mieć na uwadze także aspekty praktyczne: • jeżeli organizatorem miałby być przewoźnik, to istnieje potencjalny opór innych przewoźników przed przekazywaniem mu danych rozkładowych przed konferencją rozkładową (do czasu jej otwarcia informacje nie mogą być dostępne dla konkurencji, którą może stanowić organizator będący przewoźnikiem); • jeżeli organizatorem rozkładów miałby być zarządzający, to nie istnieje efektywny sposób kontroli jego działania, a on sam posiada wiele narzędzi (usługi obsługi naziemnej, infrastruktura scentralizowana itp.), żeby w praktyce wymuszać zachowanie przewoźników przewidziane dla poziomu trzeciego koordynacji (niedopuszczalne w poziomie drugim) pozostając formalnie w poziomie drugim; • narzędzia informatyczne potrzebne do efektywnego prowadzenia organizacji musiałyby być w pewnych obszarach bardziej skomplikowane (koszt!) niż w			

		przypadku prowadzenia koordynacji (konieczność wprowadzania buforów dla kompensowania możliwych opóźnień wynikających z braku uwzględnienia sugestii organizatora przez przewoźników niewspółpracujących); • praca organizatora niebędącego zarządzającym może być „dublowana” przez zarządzającego, który może wydać przewoźnikowi inną opinię niż organizator (historia zna takie przypadki). Wniosek: Zanim otworzy się możliwość ustanowienia organizacji w oparciu o podmioty, od których nie będzie wymagać się niezależności funkcjonalnej, należy wprowadzić rozwiązania, które zapewnią usunięcie niejasności wynikających z braku przepisów dotyczących organizacji rozkładów i organizatora rozkładów. Dotychczasowy zapis w praktyce ograniczał możliwość prowadzenia organizacji rozkładów do koordynatorów wyznaczonych dla innego portu. Takie podmioty działające zgodnie z zapisami rozporządzenia 95/93/WE mają narzędzia, wiedzę, struktury organizacyjne potrzebną do właściwego pełnienia obowiązków i reputację, której utraty na ogół nie będą chciały ryzykować. To wiąże się z kosztami, które mogą być wyższe niż w przypadku wyznaczenia organizatora spośród innych podmiotów, ale ryzyka związane z przejściem z poziomu trzeciego koordynacji do drugiego (utrata slotów), jeśli miałby on być niewłaściwie realizowany, wiąże się ze zbyt dużym ryzykiem. (konieczność wprowadzania buforów dla kompensowania możliwych opóźnień wynikających z braku uwzględnienia sugestii organizatora przez przewoźników niewspółpracujących); • praca organizatora niebędącego zarządzającym może być „dublowana” przez zarządzającego, który może wydać przewoźnikowi inną opinię niż organizator (historia zna takie przypadki). Wniosek: Zanim otworzy się możliwość ustanowienia organizacji w oparciu o podmioty, od których nie będzie wymagać się niezależności funkcjonalnej, należy wprowadzić rozwiązania, które zapewnią usunięcie niejasności wynikających z braku przepisów dotyczących organizacji rozkładów i organizatora rozkładów. Dotychczasowy zapis w praktyce ograniczał możliwość prowadzenia			

		organizacji rozkładów do koordynatorów wyznaczonych dla innego portu. Takie podmioty działające zgodnie z zapisami rozporządzenia 95/93/WE mają narzędzia, wiedzę, struktury organizacyjne potrzebną do właściwego pełnienia obowiązków i reputację, której utraty na ogół nie będą chciały ryzykować. To wiąże się z kosztami, które mogą być wyższe niż w przypadku wyznaczenia organizatora spośród innych podmiotów, ale ryzyka związane z przejściem z poziomu trzeciego koordynacji do drugiego (utrata slotów), jeśli miałby on być niewłaściwie realizowany, wiąże się ze zbyt dużym ryzykiem. (konieczność wprowadzania buforów dla kompensowania możliwych opóźnień wynikających z braku uwzględnienia sugestii organizatora przez przewoźników niewspółpracujących); • praca organizatora niebędącego zarządzającym może być „dublowana” przez zarządzającego, który może wydać przewoźnikowi inną opinię niż organizator (historia zna takie przypadki). Wniosek: Zanim utworzy się możliwość ustanowienia organizacji w oparciu o podmioty, od których nie będzie wymagać się niezależności funkcjonalnej, należy wprowadzić rozwiązania, które zapewnią usunięcie niejasności wynikających z braku przepisów dotyczących organizacji rozkładów i organizatora rozkładów. Dotychczasowy zapis w praktyce ograniczał możliwość prowadzenia organizacji rozkładów do koordynatorów wyznaczonych dla innego portu. Takie podmioty działające zgodnie z zapisami rozporządzenia 95/93/WE mają narzędzia, wiedzę, struktury organizacyjne potrzebną do właściwego pełnienia obowiązków i reputację, której utraty na ogół nie będą chciały ryzykować. To wiąże się z kosztami, które mogą być wyższe niż w przypadku wyznaczenia organizatora spośród innych podmiotów, ale ryzyka związane z przejściem z poziomu trzeciego koordynacji do drugiego (utrata slotów), jeśli miałby on być niewłaściwie realizowany, wiąże się ze zbyt dużym ryzykiem.			
76	PLL Lot	Zgodnie z brzmieniem ust. 4 organizator powinien przekazać dane lub dokumenty, przy czym nie określa się jakie dokumenty powinien gromadzić organizator i jakie w związku z tym powinien przekazać.	67f ust. 4 67g	wyjaśniona	Co prawda projektowane przepisy nie wskazują dokładnie, jakie dane i dokumenty dotychczasowy organizator przekazuje nowemu organizatorowi rozkładów lotów, to jednak z projektowanego art. 67f ust. 4 wynika, że chodzi o dane i dokumenty w zakresie i w

					celach niezbędnych do prowadzenia skutecznej organizacji rozkładów lotów (uwzględniając przy tym możliwość przetwarzania i dalszego udostępniania tych danych).
77	PLL Lot	W naszej ocenie przepis wydaje się niezgodny z art. 5 oraz art. 6 rozporządzenia 95/93/WE, gdyż pomija rolę i uprawnienia komitetu koordynacyjnego w procesie wyznaczania parametrów koordynacyjnych. Pojęcie „parametry koordynacyjne” jest zastrzeżone dla procesu koordynacji a nie organizacji rozkładów (patrz rozporządzenie 95/93/WE art. 2 lit. m i art. 6). Dla organizacji rozkładów powinno się przewidzieć inne określenie danych, na których będzie mógł się oprzeć organizator rozkładów.	67fb	uwzględniona	Zgodnie z przepisami 95/93/WE komitet koordynacyjny może składać propozycje odnośnie parametrów koordynacyjnych. Ponadto przy ustalaniu parametrów koordynacyjnych wymagane są konsultacje z komitetem koordynacyjnym. Kwestie te wynikają z bezpośrednio stosowanych przepisów art. 6 rozporządzenia 95/93/WE i proponowane przepisy ustawy - Prawo lotnicze w żaden sposób nie wyłączają zastosowania tych przepisów unijnych. Proponowany przepis jest wyłącznie realizacją obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 1 rozporządzenia 95/93/WE i nie znosi wymogów wynikających z innych przepisów tego rozporządzenia. Celem uniknięcia wątpliwości co do stosowania w tym przypadku przepisów rozporządzenia 95/93/WE uzupełniono art. 67fb o odwołanie do rozporządzenia 95/93/WE w następujący sposób: „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.” Jednocześnie projekt nowelizacji ustawy uzupełniono o zmianę art. 67 ust. 3, poprzez dostosowanie rodzajów komitetów tworzonych w celu zapewnienia konsultacji i reprezentacji interesów stron na lotniskach użytku publicznego do wymogów określonych w prawie UE, tj. m.in. rozporządzeniu nr 95/93/WE, bowiem obowiązujące przepisy ustawy nie są spójne z prawem UE w tym zakresie. Zgodnie z tą propozycją tworzy się dwa rodzaje komitetów: komitet koordynacyjny, o którym mowa w art. 5 rozporządzenia nr 95/93/WE, oraz komitet przewoźników lotniczych (komitet użytkowników portu lotniczego), o którym mowa w art. 5 dyrektywy nr 96/67/WE. Odnosząc się do kwestii stosowania pojęcia "parametry koordynacyjne" do organizacji rozkładów lotów, należy wskazać, że uwaga MSP w tym zakresie nie jest zasadna. Użycie w projektowanym art. 67fb pojęcia "parametry koordynacyjne, o których mowa w art. 2 lit. m rozporządzenia nr 93/95/WE, nie jest sprzeczne z przepisami tego rozporządzenia UE. Przede wszystkim dlatego, że organizator doradza przewoźnikom lotniczym i zaleca alternatywne czasy przylotu lub odlotu, jeżeli wystąpią problemy z przepustowością, a zatem przy wykonywaniu swych obowiązków musi korzystać z parametrów koordynacyjnych. Co więcej, jedyną

					osobą odpowiedzialną za przydział czasów na start lub lądowanie pozostaje koordynator. Powyższe nie stoi na przeszkodzie, by zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 93/95/WE określenie parametrów w odniesieniu do przydziału czasu na start lub lądowanie następowało w porozumieniu z organizatorem rozkładów lotów.
78	PLL Lot	Czy Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe jest uprawnione do uzyskania odszkodowania zgodnie z art. 87 ust. 11, czy nie? Jeżeli jest uprawnione, to zapis ust. 13 jest niewłaściwy, bo wydaje się, że po uzyskaniu przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe odszkodowania, wartość uzyskanego drewna powinna zasilić z powrotem fundusz celowy utworzony na podstawie art. 75 ust. 4a. Jeżeli nie jest uprawnione, to zapis ust. 13 wydaje się niepotrzebny.	87 ust. 11, 12 i 13	nieuwzględniona	Rozwiązanie z art. 87 ust. 13 projektu przesłanego do uzgodnień międzyresortowych zostało przyjęte przez Parlament zmianą ustawy - Prawo lotnicze z dnia 25 czerwca 2015 r. (Dz. U. poz. 1221). W obecnym projekcie rozwiązanie to znajduje się w art. 82 ust. 2. Jednocześnie brak jest podstaw do zasilenia środkami z tego odszkodowania funduszu zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w art. 75 ust. 4a projektu, ponieważ odszkodowanie za wycinkę drzew musi zostać przekazane do właściciela nieruchomości a nie do zarządzającego lotniskiem.
79	PLL Lot	Powyższa nowelizacja jest rozumiana przez PLL LOT S.A. jako poddanie kwestii czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wyłącznie regulacjom rozporządzenia nr 83/2014/UE, w tym w szczególności z wyłączeniem stosowania do niej przepisów Kodeksu pracy w zakresie nieuregulowanym, uzupełniając je w zakresie przepisów krajowych wyłącznie o elementy wyraźnie pozostawione do uregulowania/ implementacji ustawodawcy krajowemu: • typ grafiku zakłócającego (art. 103ca ust. 1), • określenie dni wolnych (art. 103ca ust. 2), • określenie limitu godzin czasu pracy (art. 103e). Dla uzyskania powyższego celu i uniknięcia jakichkolwiek wątpliwości związanych w szczególności ze stosowaniem w zakresie nieuregulowanym w art. 103a-103ca przepisów kodeksu pracy, PLL LOT S.A. proponują modyfikację projektu nowelizacji w ten sposób, aby wszystkie kwestie związane z czasem pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu innego niż (a) przewóz lotniczy wykonywany taksówką powietrzną, (b) loty w załodze jednoosobowej oraz (c) lotniczy przewóz medyczny, aktualnie umiejscowione w proponowanym art. 103ca zostały wydzielone do odrębnego przepisu art. 103e. Ponadto, PLL LOT S.A. proponują dokładną implementację klauzuli 8 ust. 2 oraz klauzuli 9 dyrektywy	103-103e	częściowo uwzględniona	Przywrócono art. 103 ust. 1-4 (z projektu wykreślono pkt uchylający przedmiotowy przepis) jednocześnie wprowadzono zmiany w brzmieniu delegacji z art. 103 ust. 4 w ten sposób, by było wskazane, że przepisy rozporządzenia mają dotyczyć członków załóg w przewozie przy użyciu samolotu, a nie tylko personelu lotniczego. Odnosząc się do kwestii określenia limitu godzin czasu pracy dla członków załóg określono jeden limit dla wszystkich członków załóg, na poziomie 1900 godzin w okresie rozliczeniowym wynoszącym rok kalendarzowy. Nie ma uzasadnienia różnicowanie tego limitu w zależności od pracy wykonywanej w przewozie lotniczym a wykonywanej taksówką powietrzną czy załodze jednoosobowej. Gwarancja zachowania bezpieczeństwa przez członków załóg w trakcie wykonywania pracy jaką jest m.in. zachowanie odpowiednich limitów czasu pracy w ocenie projektodawcy powinna być taka sama. Wobec wątpliwości wyrażanych przez środowisko wpisano do projektu nowy art. 103cb, który gwarantuje wszystkim członkom załóg lotniczych taki sam limit godzin czasu pracy w okresie rozliczeniowym wynoszącym rok kalendarzowy. Ze względu na specyfikę pracy taksówki powietrznej, członka załogi jednoosobowej oraz pracy w służbie ratownictwa medycznego przy użyciu samolotu, wobec braku przepisów UE w tym zakresie, pozostawiono dla tej grupy pracowników szczegółowe regulacje, które ujęto w przepisach 103ca projektu.

		2000/79/WE. W ten sposób nowelizacja w zakresie punktów 48-51 otrzymałaby następujące brzmienie: „48) uchyla się art. 103; 49) dodaje się art. 103ca w brzmieniu: „Art. 103ca. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym wykonywanym taksówką powietrzną, w lotach w załodze jednoosobowej oraz w lotniczym przewozie medycznym w nagłych wypadkach nie może przekroczyć 1900 godzin w ciągu okresu rozliczeniowego wynoszącego rok kalendarzowy. 2. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych członka załogi w załodze jednoosobowej nie może przekraczać 10 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin. 3. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych członka załogi wykonującego lotniczy przewóz medyczny w nagłych wypadkach nie może przekraczać 12 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin. 4. Lotniczym przewozem medycznym w nagłych wypadkach jest misja składająca się z dolotu, transportu i powrotu do portu macierzystego, wykonywana zgodnie z certyfikatem przewoźnika lotniczego, której celem jest udzielenie pomocy medycznej w stanie nagłego zagrożenia zdrowia, której zasadnicze znaczenie ma bezzwłoczny i szybki transport: 1) chorych lub rannych oraz innych osób, których to bezpośrednio dotyczy, 2) personelu medycznego, lub 3) materiałów biologicznych i materiałów lub urządzeń wykorzystywanych do udzielania świadczeń zdrowotnych. 5. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze konieczność zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zapobieżenia skutkom skumulowanego zmęczenia członków załóg, określi w drodze rozporządzenia w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym wykonywanym taksówką powietrzną, w lotach w załodze jednoosobowej oraz w lotniczym przewozie medycznym w nagłych wypadkach: 1) szczegółowy sposób określania okresu pełnienia czynności lotniczych członka załogi w zależności od			

		czasu zgłoszenia się do lotu oraz liczby odcinków; 2) wydłużony okres pełnienia czynności lotniczych członka załogi wykonującego lotniczy przewóz medyczny w nagłych wypadkach ze względu na udział w akcji ratowniczej lub wystąpienie nieprzewidzianych okoliczności podczas operacji lotniczej; 3) wydłużony okres pełnienia czynności lotniczych ze względu na zwiększenie składu personelu lotniczego w załodze wieloosobowej; 4) przerwy w pełnieniu czynności lotniczych oraz wydłużony okres pełnienia czynności lotniczych ze względu na zastosowaną przerwę; 5) warunki i okresy wypoczynku należne w związku z pełnieniem czynności lotniczych oraz sposób skracania i wydłużania okresu wypoczynku; 6) wypoczynek dodatkowy jako kompensatę wpływu różnic stref czasowych na członków załogi statku powietrznego; 7) formy i warunki pełnienia gotowości, ich limity oraz sposób wliczania gotowości do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych; 8) sposób wyliczania czasu przemieszczania się członka załogi w celu zajęcia stanowiska do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych.”; 50) art. 103d otrzymuje brzmienie: „Art. 103d. W sprawach dotyczących czasu pracy członków załóg statków powietrznych, nieuregulowanych w przepisach art. 103a-103ca, stosuje się przepisy Kodeksu pracy.”; 51) po art. 103d dodaje się art. 130e w brzmieniu: „Art. 103e. 1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu nie może przekraczać 2000 godzin w ciągu okresu rozliczeniowego wynoszącego rok kalendarzowy. 2. W przewozie lotniczym przy użyciu samolotu obowiązuje wczesny typ grafiku zakłócającego, o którym mowa w ORO.FTL.105 pkt 8 lit. a załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012/UE. 3. Członkom załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu przysługuje tyle dni wolnych od wszelkich zajęć, ile w przyjętym okresie rozliczeniowym przypada dni wolnych od pracy, w tym w każdym miesiącu co najmniej siedem dni w porcie macierzystym, z których jeden dzień przypada w			

		niedzielę lub święto. Okresy wypoczynku mogą być udzielane w dniach wolnych od pracy. 4. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych przez członka załogi na symulatorze lotu lub okres pełnienia czynności lotniczych w przypadku lotów szkoleniowych nie może przekroczyć jednorazowo 10 godzin.”			
80	PLL Lot	Proponowane rozwiązania wydają się nie znajdować uzasadnienia w przepisach art. 5 ust. 2 rozporządzenia UE nr 391/2013. Będą one bowiem miały zastosowanie do każdego portu lotniczego obsługującego więcej niż 70 000 handlowych operacji IFR rocznie (zgodnie z zapisami art. 130c). Wydaje się, że rozwiązania dotyczące mniejszych portów powinny być jak najbardziej zbieżne do tych obowiązujących w portach aby nie powodować trudności w miarę wzrostu w nich ruchu lotniczego i ich przechodzenia pod przepisy art. 130c. Zarządzający portami lotniczymi i inne (niezdefiniowane) podmioty nie są uczestnikami ani procesu wyznaczania wysokości opłat nawigacyjnych, ani też nie uczestniczą w pokrywaniu kosztów opłat nawigacyjnych, które są ponoszone przez przewoźników – użytkowników przestrzeni powietrznej. Nie widzimy uzasadnienia do włączania ich w proces konsultacji dotyczących stref poboru opłat, ponieważ nie są oni stroną i ich opinia nie powinna mieć znaczenia dla włączania czy też nie włączania danych portów lotniczych w strefy opłat terminalowych. Każde ustanawianie stref ustalania i poboru opłat terminalowych innych niż indywidualne strefy dla każdego z portów lotniczych niosą niebezpieczeństwo: • zaistnienia subsydiowania krzyżowego (dozwolonego jedynie w obiektywnych, jasno definiowalnych, przypadkach), wprowadzającego nieprzejrzystość baz danych kosztowych; • zniechęcania do poprawy efektywności działania i efektywności kosztowej dostawców usług nawigacyjnych oraz zarządzających portami lotniczymi, do niepodejmowania przez poszczególne porty wysiłków na rzecz zmniejszenia ponoszonych przez PAŻP w danym porcie kosztów, gdyż efekty potencjalnych działań i wyrzeczeń (w tym niosących za sobą także obniżkę dochodów portu) rozkładane są na wszystkie, czasami	130d ust. 4, ust. 5, 130d ust. 7, 130f ust. 7	niewuwzględniona	Nie jest do końca jasne do którego dokładnie przepisu PLL LOT się odnosi. Należy bowiem wskazać, że art. 130d ust. 4 i ust. 5 odnoszą się wprost do art. 130d ust.1, gdzie z kolei jest mowa, że „Stawki opłat terminalowych objętych przepisami prawa Unii Europejskiej z zakresu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej są ustalane zgodnie z tymi przepisami”. Tym samym trudno wnioskować, że przepisy te mogą budzić wątpliwości w świetle przepisów art. 5 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 391/2013 (stanowiącego element przepisów unijnych dotyczących Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej - SES). Ponadto należy wskazać, że przepis ten może mieć także zastosowanie do lotnisk obsługujących mniej niż 70 000 handlowych operacji IFR, tym samym uwaga jest niezrozumiała, tym bardziej, że do tej pory rozróżnienia takiego nie było, a opłaty za służby zapewniane przez wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego dla każdego lotniska w Polsce objętego strefą pobierania opłat terminalowych są naliczane i rozliczane zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) nr 391/2013 lub jego wcześniejszymi wersjami. W uwadze nie do końca precyzyjnie zostało wskazane do których przepisów się odnosi, a także nie zaproponowano alternatywnego rozwiązania. Zgodnie z brzmieniem przepisu proponowanego przepisu art. 130f ust. 5 „Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego 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.” Tym samym instytucja ma obowiązek zaprosić przedstawicieli zarządzającego danym lotniskiem, tylko w przypadku gdy ten wcześniej się o to upomni. W przeciwnym razie pozostawiono instytucji fakultatywność. Należy przychylić się do stwierdzenia, że zarządzający nie uczestniczą bezpośrednio w pokrywaniu kosztów związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej na danym lotnisku. Niemniej jednak pośrednio opłaty te mają wpływ na konkurencyjność danego lotniska. Ponadto należy zaznaczyć, że rozwiązanie to ma zastosowanie tylko do

		niewspółpracujące porty; • powodowania niewłaściwego rozłożenia obciążeń na przewoźników – w tym subsydiowania przez jednych przewoźników, w porcie o niższych kosztach jednostkowych, swoich konkurentów w innym porcie o wyższych kosztach jednostkowych; • pokrywania kosztów inwestycji w służby żeglugi powietrznej na lotniskach, które z założenia są nierentowne i prawdopodobnie będą takie przez cały okres funkcjonowania także przez przewoźników lotniczych, którzy do tych portów nie operują i czasami nawet nie mają możliwości operowania. W ten sposób zdejmuję się odpowiedzialność finansową z organów samorządowych na szczeblu lokalnym za podejmowane przez nie decyzje o otwieraniu nowych regionalnych portów lotniczych bez niezbędnych niezależnych i neutralnych analiz dotyczących uzasadnienia ekonomicznego dla takich działań lub czasem wręcz wbrew nim. Zarządzający portami i inne podmioty nie powinni mieć wpływu na decyzje dotyczące w rzeczywistości wysokości i struktury opłat, których oni nie pokrywają.			lotnisk nieobjętych przepisami prawa Unii Europejskiej z zakresu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, a tym samym może mieć zastosowanie sytuacja opisana w projektowanym przepisie „art. 130f ust. 12. W przypadku braku zatwierdzenia stref pobierania opłat terminalowych, o których mowa w art. 130e ust. 1, do dnia 31 października roku poprzedzającego okres ich obowiązywania, stawki opłat terminalowych, o których mowa w ust. 1, są ustalane przy założeniu, że każde lotnisko stanowi odrębną strefę pobierania opłat terminalowych.” Zdaniem projektodawcy zasadne jest zapewnienie możliwości uczestnictwa w konsultacjach także zarządzającym lotniskami, aby zapewnić większą przejrzystość w ustanawianiu opłat terminalowych, szczególnie w przypadku gdy zarządzający wyrażą chęć włączenia w ten proces. Zaznaczyć należy, że instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, która organizuje konsultacje – zgodnie z propozycją przepisów – ma obowiązek odnieść się do uwag podmiotów, niemniej jednak nie ma obowiązku uwzględniać ich przy ostatecznej propozycji strefy i stawek jednostkowej opłaty terminalowej. Brak odniesienia się do konkretnych zapisów ustawy – uwaga nieprecyzyjna. Niemniej jednak odnosząc się do ogólnego zapisu w zakresie ustanawiania stref pobierania opłat terminalowych należy wskazać, że przewidziane w projekcie ustawy przepisy miały zapewnić większą przejrzystość w procesie ustanawiania stref i stawek opłat terminalowych – stąd także powstał pomysł umożliwienia zaangażowania w proces konsultacji zarządzających lotniskami. Niemniej jednak biorąc pod uwagę, że przepisy prawa Unii Europejskiej z zakresu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej umożliwiają zastosowanie subsydiów krzyżowych a dodatkowo jest to rozwiązanie powszechnie stosowane w innych państwach UE, zdaniem projektodawcy możliwość taką należy także pozostawić lotniskom, dla których strefy pobierania opłat terminalowych i stawki tychże opłat będą określone na poziomie krajowym.
81	PLL Lot	W przypadku niezatwierdzenia stawek opłat terminalowych do dnia 30 grudnia, Prezes ULC ustala w drodze decyzji administracyjnej stawkę z urzędu. Przy czym nie zostało ustalone, w jaki sposób Prezes ULC dokonuje ustalenia tej stawki.	130f ust. 11	częściowo uwzględniona	Kwestie sposobu ustalania stawek terminalowych znajdują się w rozporządzeniu (kwestie procedury ustalania opłat terminalowych będą przedmiotem rozporządzenia wydanego na podstawie projektowanego art. 130g).
82	PLL Lot	Czy ustęp 1a nie zawiera się w ust. 1 art. 137 Ustawy?	137 ust. 1 a	wyjaśniona	Celem przepisu było wskazanie zakresu współpracy PSP. Treść przepisu ust. 1a otrzymała nowe brzmienie "1a.Współpraca, o której mowa w ust. 1, w odniesieniu do jednostek organizacyjnych PSP obejmuje w szczególności ...".

83	PLL Lot	12. W kilku miejscach projektu ustawy, np. w art. 163b, art. 171a ust. 6 i 7, art. 194 ust. 5 pkt. 3) pojawia się sformułowanie „certyfikat przewoźnika lotniczego”, które nie funkcjonuje w prawie lotniczym jako takim. Przewoźnik lotniczy uprawniony jest do wykonywania przewozów na podstawie koncesji oraz certyfikatu operatora lotniczego (AOC) i chyba o ten wspomniany certyfikat chodzi.	163b 171a ust. 6 i 7 194 ust. 5 pkt. 3	wyjaśniona	Uwaga nr 12 dot. art. 194 ust. 5 pkt 3 - uwaga nieuwzględniona. Sformułowanie „certyfikat przewoźnika lotniczego”, funkcjonuje już w obecnym brzmieniu ustawy - Prawo lotnicze i jest rozumiane jako AOC. Sformułowanie "certyfikaty przewoźnika lotniczego" występują w prawie unijnym, w tym w art. 7 rozporządzenia 965/2008, jest zdefiniowany również w rozporządzeniu nr 1008/2008 (art. 2 pkt 8) - zatem brak uzasadnienia dla definiowania tego pojęcia w ustawie - Prawo lotnicze.
84	PLL Lot	a) Zgodnie z brzmieniem tego przepisu przewoźnik powinien poinformować Prezesa ULC o rozpoczęciu i zaprzestaniu wykonywania operacji lotniczych. Czy chodzi o informowanie o każdej operacji, czy o zaprzestaniu wykonywania operacji w ogóle? b) Natomiast zgodnie z brzmieniem art. 166 ust. 3 projektu ustawy wnioskodawca ubiegający się o koncesję na wykonywanie przewozów lotniczych, będący spółką akcyjną może uzyskać koncesję pod warunkiem, że emituje więcej niż 50% akcji imiennych. W przypadku PLL LOT S.A. warunek ten nie jest spełniony, a projekt nie przewiduje postępowania na wypadek zawieszenia, cofnięcia lub zmiany koncesji przewoźnikowi, który nie spełnia warunku emisji co najmniej 50% akcji imiennych, a który uzyskał koncesję przed wprowadzeniem proponowanej zmiany;	164 ust. 4 166 ust. 3	a) uwzględniona b) nieuwzględniona	a) Obowiązek informacyjny dotyczy rozpoczęcia/zakończenia prowadzenia operacji w rozumieniu działalności gospodarczej, tym samym nie chodzi o informowanie o każdej operacji tylko o rozpoczęciu wykonywania operacji oraz o informację o zakończeniu wykonywania wszystkich operacji. Uwzględniając uwagę PLL LOT przepis został doprecyzowany. b) Projektowany przepis ma na celu realizację art. 4 lit. e i f w związku z art. 8 ust. 1 rozporządzenia 1008/2008. Zgodnie z przytoczonymi przepisami organ wydający koncesję może udzielić koncesji danemu podmiotowi m. in. jeżeli państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 procent udziałów w przedsiębiorstwie oraz skutecznie je kontrolują, bezpośrednio lub pośrednio poprzez jedno lub więcej przedsiębiorstw pośredniczących. Jednocześnie struktura przedsiębiorstwa musi pozwolić właściwemu organowi wydającemu koncesje na zastosowanie przepisów rozdziału II rozporządzenia 1008/2008. Ponadto przewoźnik lotniczy ma być w stanie w każdej chwili wykazać, na wniosek właściwego organu wydającego koncesje, że spełnia wszystkie wymagania określone w przepisach tego rozdziału. Brak możliwości weryfikacji przez Prezesa Urzędu ww. wymogów spowodowałby niepełne stosowanie regulacji unijnych z zakresu nadzoru nad posiadaczami uprawnień a tym samym brak możliwości wykonywania obowiązków określonych w rozporządzeniu 1008/2008. Reasumując należy podtrzymać propozycję przepisu w dotychczasowym brzmieniu zaś podmioty powinny dostosować swą strukturę kapitałową do wymaganej przepisami. W tym celu projektodawca proponuje się wprowadzenie przepisu przejściowego przewidującego 36 miesięczny termin na dostosowanie się do nowej regulacji. Po upływie tego terminu Prezes Urzędu zobligowany będzie do zastosowania procedury, o której mowa w art. 171c.

85	PLL Lot	W postępowaniu o zatwierdzenie koncesji przewoźnik powinien wykazać możliwość spełnienia przez niego istniejących i potencjalnych zobowiązań w okresie kolejnych 12 miesięcy od dnia złożenia wniosku o zatwierdzenie koncesji. Przepis jest nieprecyzyjny, bo po pierwsze nie określono w jaki sposób powinno nastąpić wykazanie przez przewoźnika spełnienia tego warunku, a po drugie nie jest jasne, czy to wykazanie ma dotyczyć każdego zaciągniętego zobowiązania, czy też każdego potencjalnego zobowiązania bez względu na jego wysokość.	167a ust. 7	nieuwzględniona	Przepis posługuje się sformułowaniami jakich używa ustawodawca unijny w przepisach rozporządzenia 1008/2008, gdzie również jest mowa o spełnianiu przez przewoźnika istniejących i potencjalnych zobowiązań (art. 5 ust. 1 lit. a). Próba odmiennego, niż jest to wskazane w rozporządzeniu 1008/2008, ujmowania tych kwestii może doprowadzić do braku spójności (prawo UE a prawo krajowe) a tym samym zarzutu niezgodności prawa krajowego z prawem UE a także do problemów interpretacyjnych.
86	PLL Lot	Zarządzający lotniskiem zobowiązany jest przeprowadzić kontrolę bezpieczeństwa poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego oraz zaopatrzenia portu lotniczego przed uzyskaniem zezwolenia na dostęp do strefy zastrzeżonej, chyba że odpowiednie środki kontroli zastosowali odpowiednio przewoźnik lotniczy, znany nadawca zaopatrzenia portu lotniczego lub zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego. Tymczasem wskazać należy, że wyznaczenie przez Prezesa ULC znanego nadawcy lub zarejestrowanego dostawcy następuje po weryfikacji spełnienia przez te podmioty warunku zastosowania wymaganych środków kontroli. Pojawia się zatem pytanie, w jaki sposób zarządzający miałby dokonać sprawdzenia zastosowania tych środków, skoro obowiązek ten ciąży na Prezesie ULC w procesie wyznaczenia)?	186b ust. 1a	uwzględniona	Zaproponowany ust. 1a został przeniesiony do art. 186b ust. 1 lit. d. Prawdopodobnie wątpliwość MSP ma charakter formalny, tzn. dotyczy tego, od kiedy można uznać zaopatrzenie lub pocztę/materiały przewoźnika lotniczego za bezpieczne (co do których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony). Zgodnie z przepisami art. 186c – 186e ustawy - Prawo lotnicze, Prezes Urzędu dokonuje wyznaczenia jako odpowiednio podmiotu – zarejestrowanego agenta, znanego nadawcy oraz zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego, po upewnieniu się, że podmiot ten spełnia wymagania do realizacji zadań określonych dla podmiotu z danej grupy. Weryfikacji podlega, zarówno dokumentacja (program ochrony, dokumenty służące sprawdzeniu przeszłości pracowników mających stosować w/w środki kontroli), jak i infrastruktura (poprzez wizję lokalną). Proces zatwierdzania kończy się decyzją administracyjną Prezesa Urzędu i dopiero od tego momentu zaopatrzenie, ładunki lub poczta pochodzące od takiego zatwierdzonego podmiotu mogą być uznane za bezpieczne (o ile nie zostały naruszone i spełniają warunki określone w rozporządzeniu 300/2008 i aktach uzupełniających). Po formalnym zatwierdzeniu, w przypadku chęci wprowadzenia zaopatrzenia lub ładunku do strefy zastrzeżonej, zarejestrowany agent, znany dostawca lub zarejestrowany dostawca musi przekazać do zarządzającego portem lotniczym odpowiednie dokumenty potwierdzające status tego podmiotu (w formie np. kopii decyzji Prezesa Urzędu). Wtedy, o ile zarządzający lotniskiem upewni się, że podmiot posiada ważny status, a zaopatrzenie lub ładunek spełnia warunki uznania za bezpieczne (do których zastosowano odpowiednie środki kontroli w zakresie ochrony), zaopatrzenie lub ładunek taki może zostać zwolniony z kontroli bezpieczeństwa. W każdym innym przypadku, zgodnie z proponowanym art. 186b ust. 1 lit. d ustawy - Prawo lotnicze, zaopatrzenie, ładunek lub poczta będzie musiało zostać poddane kontroli bezpieczeństwa.
87	PLL Lot	art. 188a lit. b) ust. 6 – po słowach “od dnia wystąpienia	188a lit. b ust. 6	uwzględniona	Rozszerzono przepis ust. 6 w art.. 188a.

		o udzielenie informacji przez zarządzającego lotniskiem” należy dodać słowa “lub przewoźnika lotniczego” w celu utrzymania spójności z obowiązującymi zapisami art. 188a ust. 4;			
88	PLL Lot	Zasadnym wydaje się usunięcie zapisów art. 188d ust. 4 w brzmieniu „oraz zdała egzamin certyfikujący przeprowadzony przez Prezesa Urzędu”, co wprowadzi ułatwienie w organizacji wewnętrznych testów i inspekcji ochrony, a jednocześnie wyrówna poziom obowiązujących przepisów prawa krajowego z przepisami stosowanymi przez inne kraje członkowskie UE w tym zakresie.	189 ust. 2	niewuwzględniona	Zgodnie z § 32 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego – szczegółowe warunki uzyskania certyfikatu audytora krajowego lub audytora wewnętrznego kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego regulują przepisy rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy (tj. Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego). W rozporządzeniu tym określono szczegółowe wymagania jakie musi spełniać zarówno audytor krajowy i audytor wewnętrzny. Od osoby ubiegającej się o uzyskanie certyfikatu audytora krajowego wymaga się znajomości krajowych i międzynarodowych uregulowań prawnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego oraz znajomości przepisów dotyczących sposobu prowadzenia kontroli zgodności.
89	PLL Lot	Zgodnie z brzmieniem proponowanego przepisu przewoźnik koncesjonowany przez państwo UE, Konfederację Szwajcarską lub państwo będące stroną porozumienia EFTA może wykonywać przewozy na obszarze EOG oraz na trasach do/z Konfederacji Szwajcarskiej z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych. Czy w tym w przypadku nie wystarczyłoby odwołanie do zasad wykonywania przewozów na podstawie rozporządzenia WE 1008/2008? Ponadto zgodnie z brzmieniem ust. 4 przewoźnik posiadający koncesję udzieloną przez państwo UE lub państwo członkowskie porozumienia EFTA może wykonywać nieregularne przewozy lotnicze między Polską a państwem trzecim bez upoważnienia. Tymczasem wskazać należy, że wyrok w sprawie C-628/11, który z pewnością przyczynił się do tej propozycji dotyczył jedynie wlotu w przestrzeń powietrzną państwa członkowskiego przez przewoźnika wykonującego nieregularny przewóz lotniczy z państwa trzeciego. Czym innym jest natomiast możliwość wykonywania przewozów z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i proponowana propozycja wykracza poza ustalenia Trybunału Sprawiedliwości, przyznając przewoźnikom z państw UE możliwość wykonywania	191 ust. 3 i 4	niewuwzględniona	W zakresie uwagi do art. 191 ust. 4 należy wskazać, iż mimo że w wyrok w sprawie C-628/11 dotyczył okoliczności wlotu na terytorium państwa członkowskiego z terytorium państwa trzeciego, a nie wlotu do państwa trzeciego, to jego sentencja i uzasadnienie wskazywało na szerszy kontekst problemu i przede wszystkim podkreślało zasadę niedyskryminacji ze względu na przynależność państwową oraz zakaz stosowania dodatkowych wymogów, jeżeli nie są one stosowane w przypadku przewoźników krajowych. Polscy przewoźnicy lotniczy nie są zobowiązani do uzyskania zezwolenia na wykonywanie przewozu lotniczego na trasie, pomiędzy RP a państwem trzecim (zarówno z jak i do). Podobne stanowisko zaprezentowała KE w piśmie z 22 czerwca 2015 r. adresowanym do państw członkowskich UE dotyczącym stosowania wyroku C-628/11, z którego wynika, że wymaganie od przewoźników UE uzyskania zezwolenia na wykonywanie przewozów czarterowych jest niezgodne z przepisami UE. Brak obowiązku uzyskiwania upoważnień do wykonywania przewozów do/z Polski przez unijnych przewoźników lotniczych (w tym polskich przewoźników lotniczych) również stanowi konsekwencję wyroku wydanego w sprawie C-628/11. Zniesienie obowiązku uzyskania upoważnienia dotyczy, zarówno przewoźników z państw członkowskich UE, jak i przewoźników polskich. Ponadto zgodnie z art. 18 TFUE w zakresie zastosowania

		przewozów z Polski do kraju trzeciego bez konieczności spełnienia chociażby przesłanki ustanowienia na podstawie motywu 10 do rozporządzenia WE 847/2004. Mając na uwadze powyższe należałoby sprawdzić, czy pozostałe państwa UE przewidują możliwość wykonywania nieregularnych przewozów lotniczych bez konieczności spełnienia określonych prawem krajowym wymogów. Wg naszej wiedzy włoskie władze lotnicze żądają ustanowienia przewoźnika unijnego na terytorium Włoch. Powyższa propozycja stanowi bardzo liberalne podejście do wykonywania nieregularnych przewozów lotniczych, w naszej ocenie wykraczające poza zakres wyroku Trybunału Sprawiedliwości.			Traktatów i bez uszczerbku dla postanowień szczególnych, które przewidują, że zakazana jest wszelka dyskryminacja ze względu na przynależność państwową, Parlament Europejski i Rada, stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą prawodawczą, mogą przyjąć wszelkie przepisy w celu zakazania takiej dyskryminacji. Warunki wykonywania przewozów regularnych, serii nieregularnych lub pojedynczych przewozów z/do Polski do/z państw trzecich w stosunku do polskich i unijnych przewoźników lotniczych są aktualnie zróżnicowane. Przejawia się to w żądaniu ustanowienia od unijnych przewoźników lotniczych starających się o upoważnienie, a w wypadku starania się o przewóz pojedynczy do/z państwa trzeciego - w wymogu uzyskania zezwolenia.
90	PLL Lot	Zarówno pod rządami obecnej ustawy, jak i w przypadku proponowanych zmian nie rozstrzygnięta pozostaje kwestia definicji „bazy operacyjnej”, która pojawia się wyłącznie na potrzeby ustalania przez zarządzających opłat lotniskowych i ewentualnych zniżek od nich w przypadku posiadania przez przewoźnika takiej bazy. Wskazać jednak należy, że definicja ta tworzona jest na potrzeby zarządzających i nie zawiera ujednoliconego standardu w tym zakresie, co wydaje się pożądane w przypadku konieczności ustalenia przez Prezesa ULC przesłanki ustanowienia, o której mowa w tym artykule.	192a ust. 2 pkt. 2	niewwzględniona	Uwaga MSP jest niejasna. W zakresie opłat lotniskowych przepisy ustawy w ogóle nie odnoszą się do pojęcia "bazy operacyjnej". Natomiast wskazanie w art. 192a ust. 2 pkt 2, że przewoźnik lotniczy zostanie uznany za ustanowionego na terytorium RP jeśli posiada na tym terytorium bazę operacyjną ma być rozumiane jako obowiązek potwierdzenia przez przewoźnika lotniczego okoliczności istnienia trwałego porozumienia (umowy), w ramach którego skutecznie i rzeczywiście prowadzona jest działalność w dziedzinie transportu lotniczego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, co wyczerpuje postanowienie motywu 10 rozporządzenia 847/2004. Tym samym nie jest zasadne określanie definicji bazy operacyjnej, jako że, zarówno porty lotnicze, jak i przewoźnicy, jako podmioty rynkowe w ramach prowadzonej współpracy, zachowują dowolność co do formy, kształtu i zasad prowadzenia działalności. Wszelkie ograniczenia w tym zakresie stanowiłyby wprowadzanie nieuzasadnionych barier w dostępie do rynku, co byłoby niezgodnie również z art. 18 TFUE. W tym zakresie wystarczającym będzie oświadczenie stron o utworzeniu bazy operacyjnej, co znajduje odzwierciedlenie w wymogu wynikającym art. 192a ust. 3 pkt 1, zgodnie z którym w celu potwierdzenia faktu ustanowienia przewoźnika lotniczego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przewoźnik lotniczy jest obowiązany dołączyć do wniosku o wydanie upoważnienia kopię umowy zawartej z zarządzającym lotniskiem w sprawie utworzenia bazy operacyjnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub oświadczenie zarządzającego lotniskiem w tej sprawie.
91	PLL Lot	W jakiej formie kierowane jest pismo w przypadku stwierdzonych przez organ nieprawidłowości?	205a ust. 4	wyjaśniona	Odnosząc się do uwagi dotyczącej projektowanego art. 205a ust. 4, uprzejmie wyjaśniam, że zgodnie z tym przepisem Prezes Urzędu będzie zobowiązany do informowania na piśmie o wynikach nadzoru. Do postępowania nadzorczego nie będą miały

					zastosowania przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. Niemniej, wyniki przeprowadzonego nadzoru będą mogły prowadzić w konsekwencji do nałożenia na podmiot nadzorowany, w drodze decyzji administracyjnej, kary pieniężnej przewidzianej w projektowanym art. 209uf. Pismo, w którym zawarte będą wyniki nadzoru należy rozumieć jako formę działania organu administracji publicznej, o której mowa w art. 3 par. 2 pkt 4 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2012 r. poz. 270).
92	PLL Lot	Nie w każdym przypadku kopia rezerwacji będzie wystarczającym dowodem na okoliczność wykazania odbycia lotu. Wydaje się, że w tym przypadku powinno chodzić o potwierdzenie podróży, tzw. „itinerary receipt” akceptowalny na gruncie przepisów prawa międzynarodowego, jako dowód zawarcia umowy z przewoźnikiem lotniczym. Ponadto, w określonych w ustępie 10 przypadkach Rzecznik Praw Pasażera odmawia prowadzenia postępowania mediacyjnego. Nie jest bowiem jasne, czy powinien on odmówić prowadzenia postępowania w przypadku toczącego się postępowania sądowego, czy też administracyjnego w odniesieniu do spraw wszczętych przed wejściem w życie nowych przepisów dotyczących mediacji. Kwestią kluczową i pozostawioną bez rozstrzygnięcia na gruncie komentowanego projektu pozostaje również kwestia przedawnienia roszczeń wynikających z rozporządzenia WE 261/2004. Brzmienie ust. 12 nie rozwiązuje problemu przedawnienia roszczeń. W obecnym stanie rzeczy uprawnionymi do rozstrzygania w kwestii odszkodowań na gruncie rozporządzenia 261/2004 pozostaje ULC, sądy administracyjne i cywilne. Orzecznictwo sądów w tej kwestii jest bardzo niejednoznaczne, co powoduje niepewność prawa. O ile na gruncie orzecznictwa sądów administracyjnych, roszczenia z rozporządzenia 261/2004 nie ulegają przedawnieniu, o tyle sądy cywilne stosują różne terminy, 1 roku, 2 lat, a nawet lat 10. Pożądanym zatem wydaje się rozstrzygnięcie tej kwestii przy okazji noweli prawa lotniczego, co znacznie ułatwi procedowanie przez wszystkie podmioty zaangażowane w proces przyznawania odszkodowań na gruncie rozporządzenia WE 261/2004.	205b ust. 4 pkt. 3, ust. 10 oraz 12 (obecnie 205a)	częściowo uwzględniona	ad. uwaga nr 1 - W zakresie art. 205a (dotychczas art. 205b) zmieniono brzmienie przepisu; ad. uwaga nr 2 - Zgodnie z art. 205a ust. 11 (nowe brzmienie) w sytuacji gdy w sprawie danego roszczenia toczy się już postępowanie przed sądem powszechnym albo wydane zostało prawomocne orzeczenie sądowe Rzecznik Praw Pasażera odstępuje od postępowania mediacyjnego. W przypadku gdy postępowanie w tej samej sprawie prowadził lub prowadzi inny podmiot, na podstawie odrębnych przepisów (w tym również Prezes Urzędu prowadzący postępowanie skargowe na podstawie dotychczasowych przepisów - w myśl przepisu przejściowego ustawy zmieniającej) to Rzecznik Praw Pasażera, zgodnie z art. 205a ust. 13 odmawia prowadzenia postępowania mediacyjnego. ad. uwaga nr 3 - Przede wszystkim wskazać należy, że analizowany przepis nie jest przepisem wprowadzającym termin przedawnienia i jego celem nie jest rozwiązanie rozbieżności w stosowaniu terminów odnoszących się do przedawnienia roszczenia odszkodowawczego przysługującego na podstawie art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Celem propozycji jest wprowadzenie rozwiązania szczególnego, z którego wynikałoby, że bieg terminu przedawnienia roszczenia odszkodowawczego będzie przerywany w sytuacji wszczęcia postępowania, o którym mowa w art. 205b ust. 1. Na uwagę bowiem zasługuje, że projektowane postępowanie nie jest mediacją, o której mowa w przepisach Kodeksu postępowania cywilnego, a skoro tak to art. 123 par. 1 pkt 3 Kodeksu cywilnego nie ma do niego bezpośredniego zastosowania. Dokonując jednak dogłębnej analizy projektowanego przepisu art. 205b ust. 12, projektodawca wysnuł wniosek, że zmiana brzmienia tego przepisu jest niezbędna z uwagi na okoliczność, że sądy mają wątpliwość co do tego, który przepis (art. 35 Konwencji montrealskiej czy art. 118 Kodeksu cywilnego czy też art. 778 Kodeksu Cywilnego) określający termin przedawnienia należy zastosować. Jak słusznie zauważył Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 10 stycznia 2006 r. sygn. akt. C- 344/04 opóźnienia w transporcie lotniczym mogą

					powodować powstanie dwóch rodzajów szkód: z jednej strony, szkód niemal identycznych dla wszystkich pasażerów, których naprawienie może nastąpić w formie ujednoliconego dla wszystkich poszkodowanych środka, przybierającego postać zryczałtowanego odszkodowania, z drugiej strony - szkód indywidualnych, których naprawienie wymaga skonkretyzowanej oceny a casu ad casum rozmiaru spowodowanych szkód i może stanowić wyłącznie przedmiot świadczenia zindywidualizowanego. W przypadku roszczeń wynikających ze szkód indywidualnych, zdaniem TS termin ich przedawnienia reguluje Konwencja Montrealska, wskazując, że wynosi on 2 lata. Natomiast kwestia przedawnienia roszczenia wynikającego z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 nie jest regulowana, a przepisy Kodeksu cywilnego pozostawiają sądom powszechnym możliwość stosowania terminu rocznego - art. 778 KC albo dziesięcioletniego - art. 118 KC. Sporne poglądy orzecznictwa i doktryny w tym zakresie odzwierciedlają m.in. wyrok TS z dnia 10 stycznia 2006 r., C-344/04, wyrok TSUE z dnia 22 listopada 2012 r. C-139/11, postanowienie SN z dnia 21 sierpnia 2014 r. III CZP 44/14, Gawlik Z., Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania – część szczególna, LEX 2014, nr 462876. Wobec powyższego proponuje się poniższe brzmienie przepisu art. 205a ust. 15 (poprzednio art. 205b ust. 12). Przedstawione brzmienie przepisu wynika także z uwzględnienia uwagi UOKIK dot. nazwy postępowania. "15. Wszczęcie postępowania mediacyjnego przerywa bieg terminu przedawnienia, o którym mowa w art. 205 ust. 1a." W kontekście problemów interpretacyjnych odnośnie terminu przedawnienia roszczeń odszkodowawczych pasażerów przyjęto również zasadność potrzeby uregulowania kwestii przedawnienia tych roszczeń w ustawie - Prawo lotnicze. Wobec powyższego proponuje się dodanie art. 205 ust. 1a w brzmieniu: "1a. Roszczenia majątkowe pasażerów wynikające z przepisów, o których mowa w art. 205a ust. 1, przedawniają się z upływem 2 lat od dnia wykonania przewozu, a w przypadku gdy przewóz nie został wykonany - od dnia, w którym miał być wykonany."
93	PLL Lot	Nie można zgodzić się z aktualną treścią proponowanego katalogu kar finansowych związanych ze stwierdzonymi naruszeniami w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Proponujemy następujące zmiany: a) Wysokość kary – powinna być wysokością maksymalną, gdyż naruszenia przepisów rozporządzenia UE 185/2010 wynikające z jednego punktu mogą mieć różny charakter, a wysokość kary powinna	Załącznik nr 1	uwzględniona w zakresie załącznika nr 1, a w pozostałym zakresie wyjaśniona	a) Niezwykle trudnym jest ustanowienie jedynie maksymalnej wysokości kar dla poszczególnych grup naruszeń – w takim wypadku należałoby wprowadzić niezwykle szczegółowy katalog kar, odpowiadający każdemu z obowiązków ciążących na podmiotach wykonujących poszczególne zadania z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. W związku z tym, biorąc pod uwagę dotychczasowe wyniki kontroli zgodności oraz zebrane przez audytorów krajowych doświadczenia w tym zakresie,

		odzwierciedlać stopień naruszenia przepisów (powinna być zatem proporcjonalna. Przykładowo – w punkcie 1.2 kara za naruszenie przepisów odnośnie kontroli dostępu wynosi 50 000 PLN. Przedstawiona propozycja zakłada zastosowanie tej samej wielkości kary do naruszenia różnych zapisów tego przepisu – zarówno do braku pozwolenia na dostęp do strefy operacyjnej przez pojedynczą osobę, jak i do niewdrożenia wymagań dotyczących stosowania określonych wzorów dla unijnych kart identyfikacyjnych członków załóg i kart identyfikacyjnych portu lotniczego; b) Wykreślenie punktów 1.6, 1.9, 1.14, 1.19, 1.20, 1.28, 1.31, 1.35, 1.39 oraz 1.45 – wskazane punkty zawierają odniesienie do przepisów ogólnych, które w dalszej części rozporządzenia są uszczegółowione. Zachodzi więc niebezpieczeństwo, że w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów szczegółowych nadzór będzie dążył do ukarania podmiotu zarówno za naruszenie przepisów szczegółowych, jak i ogólnych; c) Obniżenie podanych wysokości kar w celu dopasowania ich adekwatności do stopnia naruszenia: i. Pkt. 1.2 – do kwoty 1000 PLN (za poruszanie się w strefach zastrzeżonych bez wymaganego upoważnienia); ii. Pkt. 1.7 – do kwoty 15 000 PLN; iii. Pkt. 1.8 – do kwoty 15 000 PLN; iv. Pkt. 1.12 – do kwoty 5 000 PLN; v. Pkt. 1.17 – do kwoty 10 000 PLN; vi. Pkt. 1.29 – do kwoty 10 000 PLN; vii. Pkt. 1.40 – do kwoty 10 000 PLN.		zaproponowano kwotowe wysokości kar mając na uwadze najczęściej pojawiające się uchybienia, przy zachowaniu warunków proporcjonalności i adekwatności. W stosunku do naruszeń mniejszej wagi, dotychczasowe wyniki kontroli wskazują, iż podmioty usuwają niezgodności w sposób prawidłowy i sprawny, wobec czego nie występują następne przesłanki do nałożenia kary. Proponowane kary są związane z potencjalnym niewykonywaniem obowiązków z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. Odpowiedni poziom ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji bezpośrednio wpływa na stopień bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym – które stanowi niepodważalnie wysoką wartość. b) Dokonano wykreślenia. c) W zakresie propozycji obniżenia wysokości kar: i – Propozycja zdecydowanie nie do zaakceptowania. Kontrola dostępu stanowi fundament w zapewnianiu ochrony w portach lotniczych. Brak właściwej lub skutecznej kontroli dostępu spowodować może drastyczne podniesienie poziomu zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji. Z tego powodu, kara za ewentualne naruszenia powinna być proporcjonalna do wagi naruszenia. ii – Propozycja nie do zaakceptowania. Przeszukanie statku powietrznego przylatującego z kraju, którego nie można uznać za spełniający określone w prawie UE warunki ochrony lotnictwa cywilnego, uznaje się za ekwiwalentny środek kontroli bezpieczeństwa. W związku z tym, istotna rola przeszukania statku powietrznego w procesie realizacji zadań z zakresu ochrony powoduje, iż kara za ewentualne naruszenie powinna również być wysoka. iii – Propozycja do nie do zaakceptowania. Zabezpieczenie statku powietrznego stanowi jeden z głównych elementów ochrony wykonywanej przez przewoźnika lotniczego, brak jego zastosowania spowoduje obniżenie poziomu ochrony tego przewoźnika i wpłynie negatywnie na kwestię właściwie przeprowadzonego przeszukania statku powietrznego. iv – Propozycja uwzględniona. v - Propozycja nie do zaakceptowania. Brak lub niewłaściwa realizacja procedury łączenia bagażu rejestrowanego z jego właścicielem oraz niewłaściwe działanie w stosunku do bagażu przewożonego bez pasażera wywierają tak samo negatywny wpływ na poziom ochrony, jak brak kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego. vi – Propozycja nie do zaakceptowania. Brak zastosowania

					kontroli bezpieczeństwa i zabezpieczenia poczty i materiałów przewoźnika może mieć w tym wypadku takie same konsekwencje, jak niezastosowanie kontroli bezpieczeństwa i zabezpieczenia bagażu kabinowego czy rejestrowanego. W związku z tym, mając na uwadze charakter naruszenia, kara powinna pozostać w pierwotnie proponowanej wysokości. vii – Propozycja nie do zaakceptowania. Sprawdzenie przeszłości jest warunkiem niezbędnym do przydzielenia personelowi szczególnych uprawnień, w tym dostępu bez eskorty do bezpiecznego bagażu, pasażerów, ładunków. Szczególne znaczenie ma to w przypadku pracowników podmiotów stosujących środki kontroli w zakresie ochrony poza strefą zastrzeżoną (które nie muszą być poddawane kontroli bezpieczeństwa). Ewentualne naruszenie może powodować zagrożenie w postaci dostępu osoby, której przeszłość zawodowa i kryminalna jest nieznana, do bezpiecznych ładunków i bagaży. A taka sytuacja ma znaczący wpływ na obniżenie poziomu ochrony lotnictwa cywilnego. Wobec czego proponowane obniżenie wymiaru kary jest nieuzasadnione. Jednocześnie zgodnie z uwagą MSZ (patrz poz. 85) uzupełniono katalog kar w Załączniku nr 1 do ustawy o dodatkowe kary wynikające z naruszenia przepisów rozporządzenia nr 300/2008/WE.
94	PAŻP	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej popiera kierunek proponowanych zmian ustawowych dotyczących uregulowania sprawy przeszkód oraz usytuowania krzewów i drzew w otoczeniu lotnisk oraz lotniczych urządzeń naziemnych (LUN). Tym niemniej należy zaznaczyć, że w dalszym ciągu w projekcie nie zaproponowano jednoznacznie brzmiących przepisów, które dotyczyłyby, ważnej dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego, kwestii przeszkód ograniczających pole widzenia z wieży kontroli lotniska (TWR). Ponadto stroną w postępowaniach dotyczących przeszkód lotniczych oraz drzew i krzewów nadal pozostaje zarządzający lotniskiem, zaś instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej nie nadaje się w tym zakresie stosownych uprawnień. Z tych przyczyn proponuje się nieuchylanie pkt 7 w art.82 w brzmieniu: „7) wnioskuje do Prezesa Urzędu, a w przypadku: a) lotniska wpisanego do rejestru lotnisk wojskowych – do Ministra Obrony Narodowej, b) lotniska wpisanego do rejestru lotnisk lotnictwa służb	68, 75, 82, 86, 87, 88, 210	wyjaśniona	Propozycja została już uwzględniona w zm. ustawy - Prawo lotnicze z dnia 24 sierpnia 2015 r. (Dz. U. poz. 1221). Projektowany art. 82 ust. 1 pkt 7 lit. c oraz ust. 2 realizują postulat PAŻP odnośnie usuwania przeszkód ograniczających pole widzenia z wieży kontroli lotniska (TWR) oraz lotniczych urządzeń naziemnych.

		porządku publicznego – do ministra właściwego do spraw wewnętrznych – o wydanie decyzji w sprawie usunięcia przeszkody, która nie jest obiektem budowlanym, a stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, w tym drzew i krzewów w rejonie podejść do lądowania;” lub wprowadzenie odpowiedniej regulacji, uwzględniającej potrzeby kontroli ruchu lotniczego, do projektowanego art.87. W obecnie proponowanym brzmieniu art.87 regulacja ta dotyczy tylko przeszkód lotniczych i powierzchni ograniczających przeszkody i nie uwzględnia potrzeby zapewnienia należytej ochrony funkcjom operacyjnym służb TWR w zakresie przeciwdziałania lokowaniu obiektów utrudniających obserwację wzrokową. Zdaniem PAŻP przepisy te w tym zakresie powinny zostać uzupełnione.			
95	PAŻP	Wnioskuje się o uwzględnienie w zawartym w art.88 ust.3 katalogu LUN podlegających wpisowi do rejestru także systemu satelitarnego ze wspomaganie naziemnym (GBAS), o co PAŻP występował już wcześniej	88 ust.3	wyjaśniona	System satelitarny ze wspomaganie naziemnym należy do urządzeń radionawigacyjnych, które są już ujęte w art. 88 ust. 3 pkt 3 obowiązującej ustawy - Prawo lotnicze. Nie ma zatem potrzeby rozwijania katalogu LUN podlegających wpisowi do rejestru. GBAS zostały już sklasyfikowane jako rodzaj NAV w aktualnie procedowanym projekcie rozporządzenia w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych, znajdującym się na etapie uzgodnień międzyresortowych.
96	PAŻP	a) Uchylenie przepisu art. 120 ust. 4 dotyczącego obowiązku zapewniania przez zarządzającego lotniskowej służby informacji powietrznej i dostępności służby meteorologicznej w przestrzeni niekontrolowanej, przydzielanej danemu lotnisku (ATZ) jest zmianą korzystną dla użytkowników przestrzeni powietrznej. Sprawa uchylenia przepisu upoważniającego do wydania rozporządzenia (art.121 ust 5a) dotyczącego tworzenia lotniskowych cywilnych organów służb ruchu lotniczego na lotniskach kontrolowanych i niekontrolowanych wymaga szerszego wyjaśnienia w uzasadnieniu do projektu nowelizacji. Odsyłanie w tym zakresie do przepisów wskazanych w uzasadnieniu, nie wyczerpuje bowiem, ogólnego tematu określenia zasad zapewniania lotniskowych cywilnych służb ruchu lotniczego na lotniskach kontrolowanych i niekontrolowanych. b) Zastosowanie procedury cofnięcia wyznaczenia instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, o której mowa w art.127 ust.3b, powinno być poprzedzone	art.121 ust.5a, art. 127 ust.3b	a) uwzględniona b) nieuwzględniona	a) Uzasadnienie zostało stosownie uzupełnione b) W zakresie art. 127 ust. 3b uwaga niejasna - bowiem sam minister cofa wyznaczenie.

		uprzednim poinformowaniem o takim zamiarze ministra właściwego do spraw transportu oraz podjęciem działań gwarantujących ciągłość zapewniania służb.			
97	PAŻP	Ponieważ powyższe przepisy zawierają zmiany systemowe (zmiana koncepcji ustalania stref), których założenia nie były wcześniej z PAŻP konsultowane, a proponowane przepisy mogą powodować w ich stosowaniu wątpliwości interpretacyjne, Agencja przedstawia w tabeli załączonej do niniejszego pisma, , niektóre uwagi pionu finansowego PAŻP oraz wnosi o omówienie wyszczególnionych tematów z projektodawcami nowelizacji ustawy. Ponadto PAŻP nie widzi możliwości uzgodnienia propozycji nowego zapisu ust. 7 a w art. 130 projektu w następującym brzmieniu: "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., Zespół sporządzający wniosek otrzymuje bowiem dane operacyjne za ostatni miesiąc dopiero około 10 dnia następnego miesiąca, Dane z CRCO/EUROCONTROL o wystawionych fakturach i zwolnieniach z opłat PAŻP otrzymuje dopiero w połowie następnego miesiąca po ostatnim miesiącu danego kwartału. W związku z powyższym, ze względu na bardzo krótki czas sporządzenia wniosku (około 14 dni), możliwość awarii systemu czy czynnik ludzki (choroby, urlopy) istnieje wysokie ryzyko niewywiązania się z terminu złożenia wniosku.	130 ust. 7a		Przedmiotowy przepis nie jest nowością. Termin jednego miesiąca na złożenie wniosku o dotację za loty zwolnione z opłat obecnie wynika z rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 sierpnia 2013 r. w sprawie sposobu i trybu rozliczania i dokumentowania kosztów związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej za loty zwolnione z opłat nawigacyjnych (Dz. U. Nr 1009). Przepis stanowiący o utracie prawa do uzyskania dotacji za dany kwartał nie stoi w sprzeczności z art. 10 ust. 5 rozporządzenia nr 391/2013/UE, stanowiącym, iż „Państwa Członkowskie zapewniają wynagradzanie instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej z tytułu zapewniania służb lotom objętym zwolnieniem”. Zgodnie z powyższym przepisem Prawo lotnicze zapewnia przedmiotową refundację. Jednakże, z uwagi na dotychczasowe negatywne doświadczenia ministra właściwego do spraw transportu w przedmiotowej sprawie istnieje konieczność doprecyzowania trybu poprzez zastosowanie zaproponowanej restrukcji. Należy zauważyć, iż w przedmiotowej materii organ odpowiedzialny za zgłaszanie uwag dotyczących zgodności przepisów krajowych z przepisami unijnymi nie wniósł zastrzeżeń. Przedstawiona przez PAŻP argumentacja związana z możliwością awarii systemu czy też czynnikiem ludzkim nie jest przekonywująca, bowiem w każdej chwili może dojść zarówno do awarii, jak również chorób czy też urlopów pracowników. W PAŻP, jak w każdym innym podmiocie/instytucji muszą funkcjonować procedury zastępcze. Jeżeli zdarzają się awarie systemu, to Agencja mając taką wiedzę musi być przygotowana na takie ryzyko. Czynniki ludzkie towarzyszą wszystkim instytucjom i podmiotom. Agencja, w celu wyeliminowania tegoż ryzyka, musi podjąć takie działania, które ograniczą istotnie ryzyko, np. wprowadzić system zastępstw. Ponadto, zgodnie z § 4 ust. 4 rozporządzenia MTBiG z dnia 13 sierpnia 2013 r. w sprawie sposobu i trybu rozliczania i dokumentowania kosztów związanych z zapewnieniem służby żeglugi powietrznej za loty zwolnione z opłat nawigacyjnych „rozliczenie kosztów refundowanych jest weryfikowane przez instytucję po zakończeniu roku kalendarzowego (...). Jeżeli w wyniku weryfikacji kwota kosztów refundowanych ulegnie zmianie, różnica podlega rozliczeniu w ramach dotacji należnej w kolejnym roku kalendarzowym, w ramach wniosku o dotację za drugi kwartał tego roku”.

	PAŻP	Strefy były zatwierdzane przez Prezesa ULC, teraz ma jedynie opiniować, a decyzja jest po stronie Ministra. Zmiana dla PAŻP – komplikacja polegająca na konieczności przekazywania odrębnych wniosków - do Ministra wniosku o ustalenie stref, do ULC o stawkę; dotychczas do ULC był kierowany wniosek i o strefę i o stawkę; Ryzyko niedotrzymania przez PAŻP terminów i wyznaczenia innej niż wnioskowana stawki przez Prezesa ULC do 30 grudnia.	130c ust. 2	nieuwzględniona	W ocenie projektodawcy zmiana organu zatwierdzającego strefę pobierania opłat terminalowych nie wpłynie na zwiększenie obciążeń dla instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej ani nie spowoduje komplikacji procedury w tym zakresie. Należy bowiem wyjaśnić, że niezależnie od tego, jakiemu podmiotowi przyznano w ustawie kompetencję do zatwierdzania strefy pobierania opłat terminalowych, organ taki obowiązany jest do wydania decyzji administracyjnej w sprawie zatwierdzenia strefy albo odmowy zatwierdzenia strefy, a tym samym działania na podstawie przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego. Ponadto, jako że wniosek składany jest przez PAŻP częściej niż dwa razy w roku, nie jest jasnym argument dotyczący możliwości niedotrzymania określonych terminów ustawowych. Mając na uwadze możliwość przeanalizowania wniosku PAŻP w szerszym niż dotychczas zakresie, rozwój regionalny kraju, a także kompetencje ministra właściwego do spraw transportu, zmiana taka jest merytorycznie uzasadniona.
	PAŻP	Jeżeli w 2017 będzie składany wniosek o dwie strefy – kto ma składać wniosek o 2 strefę - PAŻP czy EPMO (jako druga wyznaczona instytucja)?	130c ust. 4	częściowo uwzględniona	Uwaga częściowo uwzględniona. Proponuje się wprowadzenie rozwiązania, zgodnie z którym w sytuacji gdy w ramach danej strefy służby ruchu lotniczego są zapewniane przez kilka instytucji, wszystkie te instytucje są stronami postępowania o zatwierdzenie strefy. Zaproponowano dodanie w projektowanym art. 130c nowego ustępu w miejsce ust. 8 oraz oznaczenie obecnego ust. 8 jako ust. 9: "8. W przypadku gdy w ramach proponowanej strefy pobierania opłat terminalowych służby ruchu lotniczego zapewniane są przez więcej niż jedną instytucję, a koszty zapewniania służb przez wszystkie instytucje uwzględniane są w podstawie kosztowej opłaty terminalowej dla danej strefy, stronami postępowania w sprawie zatwierdzenia strefy są wszystkie wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczej w tej strefie. Wszystkie instytucje realizują wspólnie obowiązki, o których mowa w ust. 4-5."
95	PAŻP	"Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, przeprowadza konsultacje w sprawie stref pobierania opłat terminalowych z użytkownikami przestrzeni powietrznej korzystającymi z lotnisk objętych proponowaną strefą lub podmiotami reprezentującymi tych użytkowników, co najmniej na miesiąc przed złożeniem wniosku, o którym mowa w ust. 2." Strefy pobierania opłat terminalowych nieobjętych zakresem stosowania aktów prawnych, o których mowa w art. 130c ust. 1, - zmiana może spowodować obciążenie PAŻP	130e ust. 5	wyjaśniona	Należy wskazać, że strefy są zatwierdzane na wniosek instytucji zapewniającej służby – nie są ogólnie ustalane przez ministra właściwego ds. transportu. Tym samym instytucja będzie miała względną kontrolę nad konfiguracją stref, pod warunkiem zgodności takiej konfiguracji z obowiązującymi przepisami. Rozszerzenie kręgu konsultantów ma charakter fakultatywny, chyba że zarządzający lotniskiem zwróci się o włączenie do kręgu konsultantów – jednakże nawet w takim przypadku liczba potencjalnych dodatkowych konsultantów nie będzie znacząco wyższa. Z doświadczenia Prezesa Urzędu – realizującego dotychczas obowiązek konsultacyjny w zakresie opłat

		dodatkowymi zadaniami i kosztami organizacji spotkań konsultacyjnych wynikających z wyznaczeni przez Ministra nowych stref, dodatkowo rozszerzenie sfery potencjalnych uczestników może powodować większą niż dotychczas liczbę uczestników, konieczność dokumentowania spotkań; - jeżeli w wyznaczonej nowej strefie nie będzie ruchu, to kto będzie pokrywał koszty PAŻP? Powinien zostać określony przez Ministra sposób finansowania;			nawigacyjnych – wynika, że zwiększenie liczby uczestników konsultacji nie wiąże się w praktyce z istotnym wzrostem nakładu prac lub kosztów – stąd brak jest podstaw dla uznania, że taki skutek wystąpi w zakresie konsultacji stref pobierania opłat nawigacyjnych. Analogiczna sytuacja dotyczy kwestii dokumentowania spotkań – bowiem w tym zakresie nie wprowadza się w ramach nowelizowanych przepisów rozbudowanych obowiązków sprawozdawczych. Odnosząc się do drugiej części wątpliwości PAŻP – źródeł finansowania kosztów w sytuacji braku ruchu – należy wskazać, że zakres zapewnianych służb powinien być co do zasady powiązany z ruchem na danym lotnisku. Ponadto w ramach wprowadzanych przepisów istnieje możliwość – analogiczna do obecnej – subsydiowania krzyżowego między służbami na różnych lotniskach. Jednocześnie należy wskazać, że szczegółowe zasady dotyczące ustalania stawek i rozliczania kosztów zapewniania służb żeglugi powietrznej na lotniskach wyłączonych spod rozporządzeń unijnych określone zostaną w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 130g. W związku z tym, aby nie było wątpliwości, że projektowane rozporządzenie ma dotyczyć także kosztów stanowiących podstawę ustanawiania opłat, w delegacji określonej w art. 130g w pkt 5 dodano zwrot „w tym kosztów stanowiących podstawę ich ustalenia”. Ponadto jak wskazano wyżej, strefy będą zatwierdzane na wniosek instytucji.
95		"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." - Wydaje się że jest to nieuprawnione ograniczenie	130e ust. 6	niewzględniona	Omawiany przepis skonstruowano na wzór przepisu art. 77 ustawy dot. opłat lotniskowych, który jak dotychczas sprawdził się w praktyce funkcjonowania. Na etapie konsultacji publicznych ze strony przewoźników/użytkowników statków powietrznych nie wpłynęły żadne uwagi w tym zakresie.
101	Lotams	Dodać uwagę "sposób prowadzenia i czas trwania niezapowiedzianej kontroli nie może powodować wstrzymania lub istotnych zakłóceń działalności gospodarczej sprawdzanego podmiotu, jeśli we wstępnej fazie kontroli nie stwierdzono przesłanek do zaistnienia poważnych nieprawidłowości"	27 ust. 2e	niewzględniona	Propozycja nieuzasadniona. Przepis art. 80b SDG oraz przepisy szczególne regulują to zagadnienie. Zgodnie z ARO.RAMP.125 pkt b "W trakcie przeprowadzania inspekcji na płycie inspektorzy dokładają wszelkich starań w celu uniknięcia nieuzasadnionego opóźnienia statku powietrznego poddanego inspekcji". Art. 80b SDG " Czynności kontrolne powinny być przeprowadzane w sposób sprawny i możliwie niezakłócający funkcjonowania kontrolowanego przedsiębiorcy. W przypadku gdy przedsiębiorca wskaże na piśmie, że przeprowadzane czynności zakłócają w sposób istotny działalność gospodarczą przedsiębiorcy, konieczność podjęcia takich czynności powinna być uzasadniona w protokole kontroli." W związku z tym nie ma potrzeby kolejnej regulacji w tym zakresie.

102	Lotams	Poprawić błąd (literówka) w ust. 5b - "służy" zamiast "służby"	161 ust. 5b	uwzględniona	Skorygowano oczywistą omyłkę.
103	Związek Regionalnych Portów Lotniczych	ZRPL podnosi, że zapis art. 68, ust. 2 pkt 14) jest zbyt ogólny, co może powodować w praktyce jego różną interpretację, jak również mogą powstawać problemy w ich stosowaniu. W tym zakresie wskazujemy, że np. teren w granicach powierzchni ograniczających przeszkody dla lotniska w Poznaniu posiada wymiary 35 km x 17,25 km, co sumarycznie daje powierzchnię około 603 km². Ciągłe monitorowanie tego terenu, co jest istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu lotniczego, chociażby z uwagi na nagły charakter powstawania przeszkód lotniczych / np. dźwigi budowlane/ jest niemożliwy do spełnienia. Zapisy art. 82 w pkt 8) wydają się potwierdzać zamiysł ustawodawcy dotyczący ciągłego monitoringu terenu w granicach powierzchni ograniczających, ponieważ wznoszenie obiektów mogących stanowić przeszkody, czy sprawdzanie zgodności oznakowania przeszkód wymaga ciągłego monitoringu, zarówno podczas pory dziennej jak i nocnej (np. brak pełnego oświetlenia przeszkody światłami przeszkodowymi). W powyższym zakresie ZRPL proponuje wprowadzenie zapisu o brzmieniu: 14) Dokonywać cyklicznych, określonych w INOP objazdów terenu w granicach powierzchni ograniczających przeszkody pod względem obecności przeszkód lotniczych i innych zagrożeń dla statków powietrznych, oraz doraźnie dokonywać obserwacje podczas rutynowych inspekcji drogi startowej	68 ust. 2 pkt 14	wyjaśniona	Patrz poz. 4.
104	Związek Regionalnych Portów Lotniczych	W powyższym zakresie ZRPL podnosi, że już obecnie poprzez ULC zarządzający lotniskami mają możliwość zgłaszania wniosków i uwag do projektów studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Prezes Urzędu decyduje o ich zasadności i podejmuje decyzję o ich uwzględnieniu bądź odrzuceniu. W zgłoszonej propozycji wydaje się niejasny sposób przesyłania, podstawy prawnej, w/w dokumentów do operatora lotniska. „Niezwłocznie informowanie o nich Prezesa Urzędu”, co bez rozstrzygnięcia o ich zasadności wydaje się niewystarczające. Niejasny jej cel tego zapisu, a mianowicie czy zmierza on	68 ust. 2 pkt 15		Patrz poz. 5.

		do tego, aby zarządzający przyglądał się planom zagospodarowania przestrzennego, a ULC reagował dopiero na wniosek Zarządzającego? Takie podejście wydaje się osłabiać pozycję ULC bez jednoczesnego wzmocnienia pozycji zarządzających.			
105	Związek Regionalnych Portów Lotniczych	W związku z proponowaną zmianą ZRPL podnosi, że konieczne wydaje się dookreślenie bądź w przepisach ustawy Prawo lotnicze, bądź w ustawie Prawo budowlane, podstawy prawnej oceny zagrożenia i sposobu informowania operatora lotniska o planowanych budowach i rozbudowach. Ocena zagrożenia związanego z budową lub rozbudowa obiektów budowlanych, których powstanie może powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego w dużej mierze może być dokonywane nie przez zarządzających lotniskami, lecz zgodnie z kompetencjami, przez zarządzającego przestrzeni powietrznej, czyli przez PAŻP.	68 ust. 2 pkt 16		Patrz poz. 6.
106	Związek Regionalnych Portów Lotniczych	ZRPL uważa, że postanowienia dotyczące tworzenia oraz sposobu wykorzystania funduszu są niejasne. Trudno bowiem określić, jaki działania związane z ochroną środowiska ustawodawca miał na myśli (w szczególności, co oznaczają działania zapobiegawcze). Ponadto postanowienia te wydają się ingerować w zasady rachunkowości jednostek oraz mogą być trudne do wprowadzenia u zarządzających będących spółkami prawa handlowego. W spółkach tych do tworzenia poszczególnych funduszy uprawnione jest wyłącznie walne zgromadzenie, co wymaga podjęcia stosownej uchwały, a samo ustalanie opłat lotniskowych jest w znacznej mierze zależne od zarządów spółek.	74 ust 4a i 5	niewzględniona	Wprowadzając dopłatę albo opłatę środowiskową zarządzający lotniskiem nie dokonuje modulacji opłat, ale ustanawia oddzielną opłatę, spełniającą ogólne wymogi UE (w tym konieczność oparcia na kosztach, przejrzystość itp.). Opłata i dopłata będzie funkcjonować podobnie do już istniejącej w ustawie opłaty hałasowej. Jednocześnie informuje się, że do wskazanych dopłat będzie mieć także zastosowanie rozporządzenie wykonawcze z art. 77j. Dodatkowo można wskazać, iż mając na uwadze fakt, iż zarządzający lotniskiem powinien starać się wypracować pozytywną współpracę z szeroko pojętym „sąsiedztwem” lotniska (co jest przedmiotem wielu regulacji międzynarodowych oraz unijnych), że istotnym jest zaangażowanie i otwarcie się zarządzających lotniskami na wypracowanie mechanizmu współpracy z użytkownikami obszarów graniczących z lotniskiem – często będących w sprzeczności interesów. W związku z tym ramach działań zapobiegawczych ULC przewiduje wszelkiego rodzaju działania zarządzającego zmierzające do m.in. jak najszerszych akcji mających na celu propagowanie i informowanie społeczeństwa (szeroko rozumianego sąsiedztwa lotniska) o obowiązujących przepisach i regulacjach w zakresie zagrożeń jakie mogą powodować drzewa/krzewy dla bezpieczeństwa operacji lotniczych (w tym również dla właścicieli owych drzew/krzewów) – nowe obowiązki zarządzającego pojawiają się w nowelizacji art. 87 ustawy, możliwościach minimalizowania zagrożenia, prowadzenia mediacji, prób polubownego rozwiązania konfliktów, w ramach działań zapobiegawczych środki mogą być również przeznaczane na akcje zalesiania, dodatkowe nasadzenia,

					ewentualne rekompensaty za wycinkę drzew jeszcze nie stanowiących przeszkód lotniczych. Odnosząc się do drugiej części uwagi ZRPL, należy wskazać, że kwestionowany przepis art. 74 ust. 5 w odniesieniu do funduszu z ust. 4 obowiązuje od 2011 roku i został wypracowany w toku uzgodnień z zainteresowanymi stronami, w szczególności zarządzającymi lotniskami. Dotychczas do Prezesa Urzędu nie wpłynęły informacje wskazujące na problemy z praktycznym stosowaniem tych uregulowań, w szczególności w zakresie lotnisk, na których wprowadzona została opłata hałasowa. Jednocześnie należy wskazać, że wprowadzane w ust. 4a rozwiązanie ma charakter nie obligatoryjny, ale fakultatywny – a tym samym to do decyzji zarządzającego lotniskiem pozostawia się wprowadzenie takiej opłaty – wraz ze związanym z tym obowiązkiem stworzenia funduszu oraz gromadzenia środków na wyodrębnionym rachunku. Należy przyjąć, że zarządzający lotniskiem, podejmując taką decyzję, brał będzie pod uwagę wszelkie uwarunkowania, w tym wynikające z ładu korporacyjnego.
107	Związek Regionalnych Portów Lotniczych	ZRPL podnosi, że w dotychczasowym stanie prawnym decyzje o usunięciu przeszkód lotniczych wydaje Prezes ULC. Utrzymanie takiego rozwiązania jest zdaniem ZRPL jak najbardziej wskazane. Specyfika ruchu lotniczego, płaszczyzn ograniczających oraz problematyka przeszkód lotniczych jest na tyle skomplikowana i specyficzna, że w żadnej mierze nie przystaje do obecnych zadań realizowanych przez starostów. Wykonanie przez starostów obowiązków w tym zakresie nakładanych przez projektowaną ustawę powodowałoby konieczność każdorazowego angażowania przez starostów biegłych posiadających wiadomości specjalne, co negatywnie odbijałoby się na tempie prowadzonych postępowań. Ponadto rozproszenie decyzji wydawanych w stosunku do każdego portu lotniczego przez innego starostę mogłoby powodować znaczące rozbieżności interpretacyjne i różną praktykę urzędów. Nakładałaby się na to również możliwa rozbieżność interpretacyjna różnych sądów administracyjnych, każdorazowo innych w przypadku poszczególnych starostów. Przy obecnie obowiązujących regulacjach wyłącznie uprawniony do rozstrzygania tych spraw jest WSA w Warszawie. Z powyższych względów, zdaniem ZRPL centralizacja decyzji w rękach Prezesa ULC jest rozwiązaniem	87 ust 6	niewwzględniona	Szczegółowo w zakresie proponowanych zmian projektodawcy odnieśli się w uzasadnieniu do projektu. W ocenie projektodawców poprzez przedstawioną w projekcie procedurę dąży się do skutecznego rozwiązania problemu związanego z drzewami i krzewami będącymi przeszkodami lotniczymi. Doświadczenia ze stosowaniem aktualnego modelu przeczą tezie ZRPL, że należy pozostawić aktualny stan rzeczy w tym zakresie.

		najlepszym, a można jedynie się zastanawiać nad poprawą warunków funkcjonowania i przyspieszeniem procedur oraz zwiększeniem możliwości wykonalności wydawanych decyzji wydawanych przez Prezesa. Dlatego też ZRPL zdecydowanie postuluje o utrzymanie dotychczasowych kompetencji Prezesa ULC w zakresie wydawania decyzji o usuwaniu przeszkód lotniczych.			
108	Związek Regionalnych Portów Lotniczych	W powyższym zakresie ZRPL stoi na stanowisku, że wskazane i konieczne byłoby określenie zasad ustalania odszkodowania. Uzależnienie jego wysokości wyłącznie od umowy stron może powodować kierowanie wobec zarządzających nieuzasadnionych roszczeń finansowych. W praktyce zdarzają się bowiem przypadki, że dla osób uprawnionych do odszkodowania nasadzenia mają wartość sentymentalną i żądania wypłaty odszkodowania za wycięcie jednego drzewa przekraczało kwotę 100 tys. zł. Nadmieniamy także, że spójnik „i” pomiędzy wyrazami „drzew” i „krzewów” wskazuje na koniunkcję (alternatywę nierozłączną) co powodować może wątpliwości przy postępowaniach dotyczących tylko drzew, względnie tylko krzewów. Wątpliwości te wyłączałyby zamienienie spójnika „i” na „lub”.	87 ust. 9	wyjaśniona	Zgodnie z uzasadnieniem zawartym w projekcie przypadek określony z ust. 8 i 9 art. 87 (obecnie ust. 9 i 12) dotyczy sytuacji kiedy konieczność usunięcia przeszkody lotniczej w postaci drzew i krzewów związana jest z działaniami samego zarządzającego, tj. podjętymi przez niego decyzjami w zakresie budowy, rozbudowy lub zmiany cech lotniska i dlatego właściciel (użytkownik, posiadacz) powinien mieć zrekompensowane, że drzewa czy krzewy, które dotychczas nie były objęte jakimikolwiek ograniczeniami wzrostu teraz muszą zostać usunięte. W zakresie istniejących powierzchni ograniczających przeszkody działa obowiązek określony w ust. 3, 5 i 6 nałożony na właściciela (użytkownika, posiadacza). W zakresie spójnika uwaga uwzględniona.
109	Związek Regionalnych Portów Lotniczych	Wskazany zapis zmierzający do uregulowania kwestii poruszanych w pkt 2/ powyżej może okazać się niemożliwy do wprowadzenia w życie. Zakłada on bowiem ustalenie odszkodowania już po usunięciu lub przycięciu drzew i krzewów w sytuacji, gdy do usunięcia takiego nie będzie mogło dojść z uwagi na brak porozumienia co do wysokości odszkodowania. Bez porozumienia z osobą uprawnioną zarządzający lotniskiem nie będzie uprawniony ani do wejścia w teren, ani do przymusowego usunięcia lub przycięcia drzew i krzewów. W tym zakresie wskazane jest więc rozważenie odwrócenia kolejności działań, tj. w przypadku braku porozumienia co do zapłaty i/lub umowy wysokość odszkodowania zostanie ustalona przez starostę z zastosowaniem zasad przewidzianych przy wywłaszczaniu nieruchomości.	87 ust. 10	wyjaśniona	Spór odnośnie wysokości odszkodowania nie powinien uniemożliwić wycięcia drzew lub krzewów. Zamiarem projektodawcy, wyrażonym w ust. 10 było przesądzenie w jaki sposób ustala się odszkodowanie w przypadku braku porozumienia między stronami.
110	Związek Regionalnych Portów Lotniczych	W zakresie usunięcia drzew lub krzewów projektowane przepisy nie rozstrzygają wątpliwości prawnych, czy i w jakim zakresie znajdują w takim przypadku przepisu ustawy o ochronie przyrody. W zakresie inwestycji realizowanych na podstawie specustawy lotniskowej stosowanie przepisów ustawy o ochronie przyrody jest	87 ust. 11	uwzględniona	Propozycja uwzględniona poprzez dodanie odwołań do przepisów wprowadzonych nowelizacją ustawy - Prawo lotnicze z dnia 25 czerwca 2015 r. (Dz. U. poz. 1221).

		wyrażnie wyłączone, co wpływa na znaczne obniżenie i zracjonalizowanie kosztów zarządzającego. Opłaty wynikające z ustawy o ochronie przyrody mają w zasadzie charakter represyjny i przy konieczności usunięcia znacznej ilości drzew lub krzewów stanowiących przeszkody lotnicze mogą być liczone w milionach złotych (przypadki takiego podejścia do zagadnienia mają miejsce w praktyce i są znane ULC z urzędu).			
111	Związek Regionalnych Portów Lotniczych	Projektowane przepisy nie rozstrzygają wątpliwości interpretacyjnych dotyczących zbiegu przepisów ustawy Prawo lotnicze i przepisów ustawy o lasach. Obydwa akty prawne w hierarchii aktów zajmują bowiem równorzędne miejsce co powoduje, że Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe często wiąże możliwość wycinki drzew z przeprowadzeniem procedury odlesienia nieruchomości. Co więcej brak procedury odlesienia powoduje konieczność dokonania przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe nowych nasadzeń w miejsce wyciętych drzew. W takim przypadku procedura usuwania przeszkód lotniczych byłaby wielokrotnie powtarzana (za każdym razem po przecięciu przez wzrastające drzewa powierzchni ograniczających). Dodatkowo należy wskazać, że omawiane przepisy projektowanej ustawy dotyczą wyłącznie drzew rosnących na nieruchomości „na której znajduje się lotnisko”, co znacznie ogranicza możliwość zastosowania proponowanych rozwiązań, a ponadto nie regulują innych przypadków np. gdy właścicielami lasów są wspólnoty gruntowe	87 ust. 12	wyjaśniona	Kwestia wycinania lasów poza granicami lotniska została już uregulowana w art. 82 ust. 2 przez ustawę o zmianie ustawy - Prawo lotnicze z dnia 25 czerwca 2015 r. (Dz. U. poz. 1221)
112	Związek Regionalnych Portów Lotniczych	ZRPL wskazuje, że powyższy zapis może prowadzić do sporów m.in. z hodowcami gołębi. W praktyce wykazanie, że występują działania „mogące sprzyjać” wymagają powołania biegłego i opinii biegłych są często niejednoznaczne. Z tego względu postulujemy, aby zmodyfikować propozycję w następujący sposób: 1) w stosunku do lotnisk użytku publicznego: a) budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych mogących sprzyjać sprzyjającym występowaniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego w odległości do 7 km od punktu odniesienia lotniska, b) hodowania lub wypuszczania ptaków mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego	87 ust. 14	uwzględniona	patrz poz. 7

		w odległości do 3 km do progu drogi startowej lotniska i 1,5 km od osi drogi startowej, po obu stronach drogi startowej lotniska;			
113	Związek Regionalnych Portów Lotniczych	ZRPL podnosi, że w dotychczasowym stanie prawnym zgody na odstępstwa dotyczące powierzchni ograniczających udzielał Prezes ULC. Przeniesienie praw i obowiązków w tym zakresie na zarządzających lotniskami zwiększy koszty funkcjonowania portów lotniczych. Zarządzający nie mają bowiem ani doświadczeń, ani służb które mogłyby zajmować się tego rodzaju działaniami, a stworzenie stosownych struktur wymaga określonych nakładów finansowych. Dodatkowo podnosimy, że skupienie w rękach zarządzających lotniskami zarówno obowiązków stosowania przepisów regulujących wymogi dotyczące powierzchni ograniczające przeszkody, jak i prawa do kreowania odstępstw od tych przepisów wydaje się niewłaściwe i może w niektórych przypadkach przyczynić się do zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Stąd też ZRPL postuluje utrzymanie dotychczasowych zasad w tym zakresie, tj. wskazanie Prezesa ULC jako organu właściwego do udzielania zgody na odstąpienie od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających przeszkody.	87 ust. 19	wyjaśniona	Przedstawiona propozycja ma na celu usprawnienie i skrócenie czasu wydawania zgody na odstępstwo, zgoda ta też jest ograniczona jedynie do obiektów stałych o charakterze czasowym lub obiektów ruchomych, czyli np. dźwigi budowlane. Należy zaznaczyć, że zarządzający ma największe możliwości bieżącego monitorowania kwestii związanych z oceną zagrożenia. Obecna procedura wydawania zgody Prezesa w tym zakresie jest również poprzedzona opinią zarządzającego. W zakresie kwestii finansowych – projektodawca nie stwierdza, aby procedura ta nakładała na zarządzającego dodatkowe koszty.
114	Związek Regionalnych Portów Lotniczych	Ponadto informujemy, że ZRPL w całej rozciągłości podtrzymuje przygotowane z inicjatywy ZRPL propozycje zmian prawa lotniczego zmierzające do umożliwienia realizacji inwestycji infrastrukturalnych na lotniskach użytku publicznego i zabezpieczenia terenów wokół lotnisk pod przyszły rozwój, przesłane do ULC za pismem z dnia 28 sierpnia 2014 r., w tym także przesłane w tej samej dacie propozycje zmian prawa przygotowane przez Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o., a poparte przez ZRPL. Projektowana ustawa jedynie w niewielkim stopniu odnosi się do zagadnień, o uregulowanie których wnioskował ZRPL. Postulaty te pozostają więc nadal w pełni aktualne. W naszym przekonaniu proponowane zmiany w zakresie procedury usuwania przeszkód lotniczych mogą jedynie w nieznacznym stopniu usprawnić działania w tym zakresie (w sytuacji, gdy przyspieszenie wykonalności decyzji o usuwaniu przeszkód lotniczych było jednym z		niewwzględniona	Kwestie zmiany przepisów dotyczących realizacji inwestycji w zakresie lotnisk nie wpisują się w charakter przedmiotowej nowelizacji ustawy - Prawo lotnicze, która ma na celu dostosowanie przepisów krajowych do wymagań UE.

		naczelnych postulatów zarządzających lotniskami, jak również Najwyższej Izby Kontroli), a nie jest wykluczone, że finalnie procedura ta ulegnie wręcz wydłużeniu (w przypadku zaangażowania starostów). Omawiane zmiany mogą również przyczynić się do znacznego wzrostu kosztów funkcjonowania lotnisk, w tym z uwagi na zwiększenie zadań własnych (obowiązków) zarządzających, których wykonanie będzie się wiązało z większym zaangażowaniem po ich stronie środków technicznych i zasobów ludzkich. Wzrost kosztów z uwagi na sukcesywne zwiększanie obowiązków zarządzających (ostatnio związany np. z pełnym przejęciem kontroli bezpieczeństwa oraz koniecznością dostosowania lotnisk do nowych warunków technicznych) jest obserwowany od szeregu lat i nieustannie powoduje zmniejszenie konkurencyjności polskiego transportu lotniczego zarówno w stosunku do krajów ościennych, jak również w stosunku do innych gałęzi transportu. Do zwiększeniem kosztów funkcjonowania portów lotniczych zmierzają również postanowienia konsultowanego projektu ustawy, która znacząco podwyższa opłaty i kary, w tym także nakładane przez ULC. W tym zakresie wnosimy o ponowne zrewidowanie wysokości poszczególnych kwot, połączonego z rozważeniem celowości ich podwyższania. Nadal nie rozwiązane pozostają również kwestie związane z procedurą uzgadniania planów generalnych lotnisk (zagadnienie to zostało zupełnie pominięte w projektowanej ustawie) pomimo znanych ULC problemów w tym zakresie. Pomimo upływu prawie 8 miesięcy od wejścia w życie nowych regulacji w tym zakresie znacząca część dużych lotnisk w Polsce nie jest w stanie zakończyć procedury uzgadniania planów generalnych z gminami (i to często bez wskazywania przez gminy konkretnych przyczyn czy uzasadnienia sprzeciwu). Taki stan rzeczy stoi w sprzeczności z ideą przygotowywania planów generalnych mających na celu m.in. zabezpieczenie warunków pod przyszły rozwój lotnisk.			
115	Stowarzyszenie Lotniskowców Służb	Liczymy na wyjaśnienie, dlaczego nasze Stowarzyszenie, wbrew wcześniejszym deklaracjom, nie zostało ujęte w wykazie konsultantów społecznych		wyjaśniona	Nieujęcie Stowarzyszenia na liście podmiotów do których przesłano informacje o rozpoczęciu konsultacji publicznych nie oznacza, że stanowisko Stowarzyszenia nie było brane pod uwagę w ramach analizy zgłoszonych do projektu uwag. Projekt został

	Ratowniczo Gaśniczych				udostępniony na stronie BIP ULC i był dostępny dla wszystkich zainteresowanych podmiotów w celu wyrażenia opinii i zgłoszenia ew. uwag.
116	Stowarzyszenie Lotniskowych Służb Ratowniczo Gaśniczych	(...) Stowarzyszenie wnosi o pozostawienie przepisu nakładającego na zarządzającego lotniskiem obowiązek zapewnienia niezbędnej pomocy medycznej ze wskazaniem, że obowiązek ten dotyczy lotnisk użytku publicznego (przeniesienie do art. 68 ust. 3), a także z możliwością doprecyzowania zakresu tej pomocy w rozporządzeniu wykonawczym, różnicując zakres pomocy w zależności od wielkości lotniska i dostępności państwowej służby ratownictwa oraz z uwzględnieniem przepisów UE w tym zakresie.	68 ust. 2 pkt 5	uwzględniona	Zrezygnowano z usunięcia art. 68 ust. 2 pkt 5
117	Stowarzyszenie Lotniskowych Służb Ratowniczo Gaśniczych	(...) Stowarzyszenie wnosi o pozostawienie przepisu nakładającego na zarządzającego lotniskiem obowiązek zorganizowania systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej ze wskazaniem, że dotyczy tylko lotnisk użytku publicznego (przeniesienie do art. 68 ust. 3), a także z odesłaniem do art. 84 ustawy, który to przepis wskazuje na czym ten system polega.	68 ust. 1 pkt 10	wyjaśniona	Projektodawca, poprzez uchylenie art. 68 ust. 2 pkt 10 i zmianę brzmienia art. 84 ust. 1 nie planuje całkowicie usunąć kwestii ratowniczo-gaśniczych z gestii zarządzającego lotniskiem. Proponuje się jedynie modyfikację przepisów w taki sposób, aby obowiązkiem zarządzającego było zapewnienie odpowiedniej ochrony przeciwpożarowej na lotnisku. W zw. z tym zamiast uchylenia art. 84 ust. 1 zaproponowano jego nowe brzmienie. Jednocześnie projektodawca nadal podtrzymuje stanowisko, co do wykreślenia odniesienia do „krajowego systemu ratownictwa”, z następujących powodów: 1) W Polsce nie istnieje krajowy system ratownictwa, tylko krajowy system ratowniczo-gaśniczy działający na podstawie ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej. 2) Jednostki lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej nie powinny uczestniczyć w tym systemie, gdyż udział w ewentualnych akcjach wiązałby się z niedopuszczalnym obniżeniem kategorii lotniska w zakresie ratowniczo-gaśniczym, co jest niezgodne z wymaganiami UE. 3) Nie wydaje się właściwe, aby w ustawie - Prawo lotnicze nakładać na zarządzającego lotniskiem obowiązek uczestniczenia w krajowym systemie ratowniczo-gaśniczym, gdy jednocześnie zgodnie z ustawą z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej, udział LSRG i innych podmiotów jest dobrowolny. Warunki uczestnictwa w KSRG określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 15 września 2014 r. w sprawie zakresu, szczegółowych warunków i trybu włączania jednostek ochrony przeciwpożarowej do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz. U. poz. 1317). 4) Teoretycznie jednostki LSRG będą mogły uczestniczyć w akcjach prowadzonych poza lotniskiem, niezwiązanych z wypadkami lotniczymi i współdziałać z jednostkami PSP i innymi

					podmiotami krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, w zależności od decyzji zarządzającego lotniskiem, ale wyłącznie w sytuacji, gdy nie obniży to kategorii ochrony p-poż. lotniska, określonej w certyfikacie. Dotyczy to zwłaszcza okresów, gdy lotnisko jest całkowicie wyłączone z użytkowania, np. ze względu do remont drogi startowej lub po zakończeniu operacji lotniczych w danym dniu.
118	Stowarzyszenie Lotnikowskich Służb Ratowniczo-Gaśniczych	Proponuje się uchylenie art. 84 ust. 1 który nakazuje zarządzającemu lotniskiem zorganizować i utrzymywać system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej w ramach krajowego systemu ratownictwa. Stowarzyszenie wnosi o utrzymanie tego przepisu i sprecyzowanie, że chodzi o utrzymanie systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej na lotniku w ramach krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego.	84 ust. 1	częściowo uwzględniona częściowo wyjaśniona	patrz poz. 33
119	Stowarzyszenie Lotnikowskich Służb Ratowniczo-Gaśniczych	/Stanowisko MPiPS w sprawie/	84 ust. 4 i 5	wyjaśniona	Projekt w wersji skierowanej do konsultacji publicznych nie zawierał propozycji zmiany art. 84 ust. 4 i 5.
120	LS Airport Services	<u>Uwaga:</u> niedodawanie ust. 2a do art. 27 ustawy Prawo lotnicze i pozostawienie art. 29a.	27 ust. 2a 29 i 29a	wyjaśniona	Patrz poz. 17. W zakresie uchylenia art. 29a wskazać należy, że zgodnie z opinią Rady Legislacyjnej do projektu ustawy - Prawo działalności gospodarczej oraz przepisów ją wprowadzających w przepisach szczególnych do SDG/PDG nie powinno być przepisów odsyłających do SDG/PDG. Dlatego przepis należy uchylić, co zostało już zaakceptowane przez Radę Ministrów w projekcie PDG.
121	LS Airport Services	<u>Uwaga:</u> pozostawienie przepisów w dotychczasowym kształcie.	160a 185a	wyjaśniona	Patrz wyjaśnienia do poz. 17,26, 66 i 120. Projektowany art. 185a ma charakter przepisów szczególnych względem ustawy SDG i miał za zadanie wskazanie możliwości wyłączenia instytucji milczącej zgody na gruncie przepisów ustawy - Prawo lotnicze z uwagi na specyfikę postępowań, a przede wszystkim ze względu na bezpieczeństwo i życie ludzkie. Jak wskazano w uzasadnieniu „Sam fakt niewydania w terminie koncesji/zezwoleń nie może skutkować przyjęciem fikcji, że koncesja/zezwoleń zostało wydane. Może bowiem dojść do sytuacji, gdy podmiot nie spełnia wszystkich wymagań (brak ubezpieczenia, brak świadectw zdolności do lotu, brak certyfikatu przewoźnika lotniczego), a mimo to przyjmuje się domniemanie, że z uwagi na upływ terminu na wydanie decyzji może on rozpocząć wykonywanie przewozów lotniczych. Zgodnie z zasadą milczącej zgody, jeżeli organ nie rozpatrzy wniosku w terminie, uznaje się, że wydał on

					rozstrzygnięcie zgodnie z wnioskiem przedsiębiorcy, chyba że przepisy ustaw odrębnych ze względu na nadrzędny interes publiczny stanowią inaczej. Wówczas istnieje swoista fikcja prawna – nierozpatrzenie wniosku w terminie oznacza przyjęcie, że wydane zostało rozstrzygnięcie stwierdzające prawidłowość stanowiska wnioskodawcy, przedsiębiorca zaś może żądać stosownego zaświadczenia w tym zakresie. Należy mieć na uwadze, że rozstrzygnięcia organu państwowego czy samorządowego w postaci aktu administracyjnego, zapadają w ściśle określonych obszarach wymagających obecności organu i z reguły podyktowane są interesem publicznym. Przykładowo, organ wydaje koncesję na przewóz lotniczy, gwarantując tym samym spełnianie przez przewoźnika lotniczego warunków pozwalających na bezpiecznie i nieprzerwane wykonywanie przewozu lotniczego. Przyjmując fikcję prawną, że przekraczając termin przy udzielaniu koncesji, organ wydał rozstrzygnięcie zgodnie z wnioskiem o udzielenie koncesji, naraża się tym samym pasażerów, załogę, osoby trzecie na niebezpieczeństwo pozbawienia życia lub uszczerbku na zdrowiu, zaś samego przedsiębiorcę na konieczność wypłaty olbrzymich odszkodowań.”.
122	LS Airport Services	Uwaga: proponujemy o doprecyzowanie, że koszt usunięcia drzew i krzewów, o którym mowa w tym przepisie, nie zawiera opłat za usunięcie drzew, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 880 ze zm.) lub uzupełnienie art. 86 ust. 1 pkt 5 ustawy o ochrony przyrody w tym zakresie.	87 ust. 5	uwzględniona	patrz poz. 111
123	Aeroklub Polski	Wnosimy o pozostawienie art. 29a oraz zmianę art. 27 ust 2a ustawy w ten sposób, aby kontrole niezapowiedziane mogły być wykonywane w tych przypadkach, w których zezwala na to prawo unijne lub przepisu ustawy o swobodzie działalności gospodarczej	29a 27 ust. 2a	wyjaśniona	Patrz wyjaśnienia do poz. 17 i 120 i 66.
124	Aeroklub Polski	Wnosimy o sprecyzowanie w proponowanym art. 27 ust 3a pkt 4 i 5, że podjęcie decyzji o natychmiastowym wstrzymaniu lub ograniczeniu działalności posiadacza certyfikatu ATO, AOC lub organizacji zgłaszającej operacje specjalistyczne uzależnione jest od zakresu stwierdzonych nieprawidłowości poziomu 1, zgodnie z przepisami ARA.GEN.350 oraz ARO.GEN.350	27 ust. 2a pkt 4 i 5	nieuwzględniona	Wstrzymanie operacji do czasu podjęcia decyzji administracyjnej o ograniczeniu, zawieszeniu czy cofnięciu certyfikatu jest niezbędne w celu zapobieżenia wystąpieniu sytuacji niebezpiecznej. To czy certyfikat zostanie zawieszony, ograniczony czy cofnięty następuje w oparciu o zakres stwierdzonych nieprawidłowości poziomu 1. W sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa o czym świadczą przeciw stwierdzone nieprawidłowości poziomu 1 wymagają natychmiastowej reakcji ze strony organu nadzoru. Jednocześnie należy zauważyć, że niezgodności poziomu 1 przytoczonych przez konsultanta przepisów stanowią katalog zamknięty (4 sytuacje). Mając na uwadze treść przepisu

					ARA.GEN.350 lit. d(1): W odniesieniu do nieprawidłowości poziomu 1 właściwy organ musi podjąć natychmiastowe odpowiednie działania w celu zakazania lub ograniczenia czynności oraz, w stosownych przypadkach, musi podjąć działania w celu wycofania certyfikatu lub konkretnego zatwierdzenia lub w celu ograniczenia lub zawieszenia go w całości lub w części, w zależności od zakresu nieprawidłowości poziomu 1, do chwili podjęcia przez organizację skutecznych działań naprawczych. W powyższego wynika wprost, iż zakres nieprawidłowości odnosi się do drugiej części zdania i dot. decyzji organu o cofnięciu, zawieszeniu lub ograniczeniu certyfikatu w części bądź całości. Co do zakazu lub ograniczenia czynności (działalności) w sytuacji wystąpienia nieprawidłowości 1 poziomu to jest to działanie obligatoryjne.
125	Aeroklub Polski	Wnosimy o usunięcie z art. 28 ust. 5a i 5b, że art. 161 ust. 5 i 6 stosuje się odpowiednio w sytuacji stwierdzenia naruszeń w protokołach kontroli podmiotów certyfikowanych, zgłaszających operacje specjalistyczne oraz podmiotów szkolących (art. 95a)	28 ust. 5a i 5b 161 ust. 5 i 6	niewzględniona	Przepis został skorygowany w związku z uwagą Rady Legislacyjnej.
126	Aeroklub Polski	Wnoskujemy o usunięcie projektowanego art. 135f ust. 2, który nakazuje podmiotom obowiązującym do ustanowienia systemu zarządzania, składania Prezesowi ULC "okresowych sprawozdań dotyczących prowadzonej działalności lotniczej w zakresie zarządzania bezpieczeństwem"	135f ust. 2	uwzględniona	Zrezygnowano z rozwiązania.
127	Aeroklub Polski	Wnosimy o usunięcie lub zmianę przepisów art. 163d ust 3-6 jako niezgodnych z treścią przepisów prawa wspólnotowego tj. ARO.GEN.345, wprowadzających nieprzewidzianą w prawie UE formę "zatwierdzenia zgłoszenia" po uprzednim sprawdzeniu "spełnienia wymagań"	163d ust. 3-6	uwzględniona	Uwzględniając uwagi konsultanta zmodyfikowano brzmienie art.163d ust.3 - 6 w poniższy sposób: "3. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1, składa się nie później niż 10 dni przed dniem planowanej operacji. 4. Prezes Urzędu weryfikuje zgłoszenie zgodnie z wymaganiami określonymi w: 1) przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 – w przypadku statków powietrznych, o których mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2, albo 2) ORO.DEC.100 załącznika III oraz ARO.GEN.345 b załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE – w pozostałych przypadkach. 5. Jeżeli weryfikacja, o której mowa w ust. 4, jest pozytywna, Prezes Urzędu informuje odpowiednio podmiot albo przedsiębiorcę, 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 lub zmiany, o których mowa w ust. 2."
128	Aeroklub	Proponowane zmiany w opłatach karnych	209 i następne	1) uwzględniona	Dodano przepis, analogiczny do propozycji zmiany zawartej w art.

	Polski	(administracyjnych) za naruszenie przepisów potwierdzają, że jedyną regułą w tym zakresie jest brak reguł. Brak jest czytelnych kryteriów dlatego proponuje się taka a nie inna wysokość kary (od kilkuset do kilkudziesięciu tysięcy złotych). Nie wiadomo dlaczego niektóre naruszenia zawsze podlegają tej samej karze, a niektóre podlegają "wymierzaniu" od do, w zależności od bliżej nieokreślonych kryteriów. W konsekwencji wnosimy o przepracowanie wszystkich zapisów odnoszących się do kar finansowych z uwzględnieniem wytycznych wynikających z Rekomendacji Komitetu Ministrów Rady Europy R(91) 1 z dnia 13 lutego 1991 r. oraz uwag Rzecznika Praw Obywatelskich, zawartych w piśmie z dnia 29 stycznia 2013 r. w szczególności pod kątem: 1) określenia terminu przedawnienia, uniemożliwiającego nałożenie kary po upływie określonego czasu od sankcjonowanego naruszenia, 2) usunięcia z katalogu sankcji karnych ustawy Prawo lotnicze tych czynów zabronionych które podlegają tzw. administracyjnej karze pieniężnej (zakaz podwójnego karania). 3) wprowadzenia zasady, że w przypadku wszczęcia postępowania o charakterze sankcji administracyjnej jaką jest cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie certyfikatu, nie nakłada się kary pieniężnej za naruszenie będące podstawą cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia. Wnosimy również o weryfikację zasadności przyjętych w projekcie "granic" w jakich nakłada się kary finansowe. Nałożenie kary w wysokości 10 000zł na małą organizację lotniczą może bowiem spowodować zakończenie działalności tej organizacji. (...)		2) wyjaśniona 3) wyjaśniona	3 a dot. 189 KPA zamieszczonego w projekcie ustawy - Przepisy wprowadzające ustawę - Prawo działalności gospodarczej które stanowią, że administracyjna kara pieniężna nie może zostać nałożona, jeżeli upłynęło 5 lat od naruszenia przepisów albo od wystąpienia skutków naruszenia oraz że administracyjna kara pieniężna nie podlega ściągnięciu, jeżeli upłynęło 5 lat od dnia, w którym kara powinna zostać uiszczona. Odnośnie podwójnego karania nie istnieje formalna zasada nakazująca unikania podwójnego karania. Przykładem tego może być ustawa - Prawo o ruchu drogowym zawierająca, zarówno sankcje karne, jak i administracyjne. Mając na uwadze wymagania UE należy wskazać pkt ARA.GEN.350 lit. b rozporządzenia nr 1178/2011/UE, w którym jest mowa zarówno o zawieszeniu/cofnięciu lub ograniczeniu licencji jak i dodatkowo podjęciu dalszych niezbędnych działań wykonawczych celem zapobieżenia kontynuacji niezgodności. W zakresie wysokości kar to należy zwrócić uwagę na fakt, że przepisy UE nakładają na Państwa Członkowskie obowiązek określenia zasad dotyczących sankcji stosowanych w przypadku naruszenia przepisów rozporządzeń UE i wskazują, że należy podjąć wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wprowadzenia w życie, a sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające". Takie ujęcie przepisu powoduje, że kary powinny spełniać wszystkie trzy cechy. Adekwatność odnosi się do zakresu naruszenia, a charakter odstraszający i skuteczny powodować będzie, że podmiot kontrolowany nie będzie dopuszczał się podobnych naruszeń w przyszłości. Natomiast przesłanki, którymi ma kierować się Prezes Urzędu w przypadku nakładania kar "widelkowych" są wymienione w proponowanym art. 209w ust. 4.
129	Aeroklub Polski	Proponowana kara 3000zł za naruszenie obowiązków wynikających M.A.306 normującego zasady prowadzenia pokładowego dziennika technicznego w CAT jest nieproporcjonalna. Przepis przewiduje różne obowiązki. Inną sytuacją jest jednorazowy brak zaległego wpisu po locie szybowcem czy balonem (pod AOC), inną sytuacją powtarzających się naruszeń u dużego operatora.	209e i załącznik 4, pkt 1.4a	wyjaśniona	Proponowany przepis art. 209e mówi „o uprzednim uchyleniu się od obowiązków lub niewypełnianiu obowiązków: "Kto uprzedem uchyli się od obowiązków lub nie wypełnia warunków określonych w przepisach rozporządzenia nr 1321/2014/UE lub rozporządzenia nr 748/2012/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 do 10 000 zł.”. Tym samym należy zauważyć, że kara nie powinna zostać nałożona przy pierwszym uchybieniu i ma na celu dyscyplinowanie podmiotów wielokrotnie naruszających przepisy. Jednocześnie należy wskazać, że naruszenie normy M.A.306 w

					dalszym ciągu pozostaje naruszeniem i nie ma uzasadnienia dla dywersyfikacji zobowiązanych podmiotów. Nie jest "inną sytuacją brak zaległego wpisu po locie balonem" w stosunku do braku wpisu w samolocie komunikacyjnym przewożącym 200-300 osób. W obydwu przypadkach brak wpisu może doprowadzić do wypadku lotniczego, gdzie mogą zginąć ludzie.
130	Aeroklub Polski	Propozycja, aby podmiot podlegający kontroli, który nie usunął w określonym terminie stwierdzonych nieprawidłowości podlegał karze w wysokości 10000zł jest nieporozumieniem. Przecież w takiej sytuacji Prezes ULC może wszcząć postępowanie o zawieszenie, ograniczenie lub cofnięcie certyfikatu, a w przypadku niezgodności poziomu 1, zakazać lub ograniczyć działalność. Czemu ma służyć dodatkowa "kara" finansowa w tej sytuacji? Podobną uwagę należy zgłosić do propozycji kary finansowej od 20000 do 50000 w przypadku niezgodności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Dodatkowo zwracamy uwagę, że znaczna część naruszeń przepisów podlega odrębnym karom finansowym, co w kontekście konstytucyjnego zakazu podwójnego karania, rodzi uzasadnione wątpliwości odnośnie art. 209ug i 209uh	209ug i 209uh	wyjaśniona	Przyjęto zasady analogiczne do obowiązujących na gruncie kodeksu karnego, który dopuszcza zastosowanie np. kary pozbawienia wolności i kary grzywny. Przepis 209uh został usunięty - norma w całości skonsumowana przez art. 209 a. Celem sankcji administracyjnej jest reakcja administracyjnoprawna na dopuszczenie się np. przez operatora czynności skutkujących np. ograniczeniem uprawnień wynikających z certyfikatu jest odmienny od represyjnego (kara pieniężna) służy bowiem zapewnieniu bezpieczeństwa operacji lotniczych, nie można mówić o naruszeniu zasady podwójnej karalności, nawet jeżeli zastosowane środki administracyjnoprawne spowodują równocześnie pewne dolegliwości dla operatora. Istotą ingerencji administracyjnoprawnej nadzoru lotniczego jest w takim wypadku bowiem zapewnienie bezpieczeństwa wykonywanych operacji.
131	Aeroklub Polski	Wysokość kary za użytkowanie statku powietrznego bez wymaganej przepisami zgody powinna być uzależniona od okoliczności	209ui	nieuwzględniona	Taki użytkownik świadomie dopuszcza się naruszenia, przepisy prawa UE obligują operatora do uzyskania każdorazowej uprzedniej zgody organu w przypadku umowy leasingu (wyjątkiem umowy wet lease out - uprzednie poinformowanie organu). Brak uzasadnienia dla uwzględnienia uwagi konsultanta.
132	Aeroklub Polski	Wnosimy o wykreślenie art. 209uj. Posiadacz certyfikatu, który nie przywróci stanu zgodnego z prawem w wyznaczonym terminie, naraża się na postępowanie o zawieszenie, cofnięcie lub ograniczenie certyfikatu. Nałożenie w tej sytuacji kary finansowej w wysokości 10000zł będzie wyłącznie przejawem fiskalnego biurokratyzmu.	209uj	nieuwzględniona	Należy zwrócić uwagę, iż zgodnie z propozycją art.209 uj (obecnie art. 209 ui) kara pieniężna jest nakładana dopiero w przypadku bezskutecznego upływu terminu do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa. Taki podmiot świadomie dopuszcza się naruszenia i brak uzasadnienia dla nie stosowania wobec niego restrykcji. Taka kara ma służyć dyscyplinowaniu podmiotów. Jeśli podmiot nie usunął niezgodności w wyznaczonym terminie to znaczy, że dopuścił się zaniechania działania, co może skutkować zagrożeniem bezpieczeństwa. W podobnym kierunku przewidziane zostały restrykcje w stosunku do kierowców, gdzie niejednokrotnie np. obok kary grzywny, możliwe będzie także orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów.
132a	Aeroklub Polski	wśród kryteriów wpływających na wysokość kary powinny być brane pod uwagę wszystkie wymienione warunki, w tym wielkość przedsiębiorstwa (zamiast lub powinno być oraz)	209w ust. 4	nieuwzględniona	Należy wskazać, że nie wszystkie przesłanki, o których mowa w art. 209w ust. 4 muszą występować łącznie w przypadku podmiotu, na który nakładana jest kara. Może ona zostać nałożona np. na osobę fizyczną, a tym samym przesłanka "wielkości przedsiębiorstwa" nie będzie miała zastosowania - dlatego użyto

					łącznika "lub". Daje to również możliwość uwzględnienia wszystkich przesłanek łącznie.
133	Aeroklub Polski	Znaczna część proponowanych zmian jest uszczegółowieniem czy uaktualnieniem obowiązujących stawek opłat urzędowych. (...) Wprowadza się jednak opłaty za czynności dotychczas nieprzewidziane w postaci zezwolenia na wykonanie lotu przez statek powietrzny nie mający ważnego pozwolenia na lot w wysokości od kilkuset do kilku tysięcy złotych. Wnosimy o weryfikację tych propozycji. Co istotniejsze jednak, w sposób sprzeczny z przyjętymi w nowelizacji Prawa lotniczego z 2011 zasadami wprowadza się nowy taryfikator opłat za certyfikację AOC w przypadku certyfikacji według nowych przepisów UE tj. rozporządzenia 965/2012.(...) Wnosimy o to, aby wzorem większości zmian, w odpowiednich częściach załącznika z opłatami urzędowymi (w obecnej wysokości) wprowadzić odesłanie do aktualnie obowiązujących przepisów, bez kilkukrotnego podwyższania tych opłat.	Opłaty za czynności urzędowe ULC	niewzględniona	Należy zwrócić uwagę, że większość opłat uwzględnionych w projektowanej ustawie to opłaty dotychczasowe zwaloryzowane jedynie zgodnie z obwieszczeniem w sprawie obowiązujących stawek opłat lotniczych. Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z Informacją Ministra Finansów dotyczącą opłat urzędowych i opłaty skarbowej ponoszonej przez obywateli (KRM-24-174-11) około 673 stawki opłat będących w kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego są nieekwiwalentne - niższe od kosztów czynności administracyjnych. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż ze względu na obowiązywanie jeszcze rozporządzenia nr 3922/91/WE opłaty z tego obszaru pozostają w projekcie. Ponieważ pomiędzy rozporządzeniem nr 3922/91/WE a rozporządzeniem nr 965/2012/WE występują różne zatwierdzenia dla obszaru określonego w rozporządzeniu nr 965/2012/WE wprowadzono więc nową tabelę. Jednocześnie należy wskazać, że zaproponowana opłata za zmianę związaną ze zmianą składu floty w nowej ustawie co do rozporządzenia nr 965/2012/WE jest niższa niż w przypadku rozporządzenia nr 3922/91/WE (opłaty tej nie zwaloryzowano).
134	Aeroklub Polski	Wnosimy o przeanalizowanie zaproponowanego przepisu, który miałby być zawarty w art. 68 ust. 3 pkt 8 w kontekście lotnisk o ograniczonej certyfikacji. Proponujemy albo wykreślenie proponowanego przepisu albo pozostawienie go z jednoczesną zmianą art. 54 ust. 2a, poprzez dodanie do katalogu przepisów, jakie obowiązują na lotniskach o ograniczonej certyfikacji nowego art. 68 ust. 3 pkt 8	68 ust. 3 pkt 8	niewzględniona	Propozycja wykracza poza zakres przedmiotowy obecnie procedowanej nowelizacji (dostosowanie do wymagań UE). Propozycja zostanie rozważona przy kolejnej - krajowej - zmianie ustawy - Prawo lotnicze
135	Aeroklub Polski	Proponujemy wykreślenie albo doprecyzowanie propozycji zawartej w pkt 32 tj. art. 68 ust. 2 pkt 16 jako nakładającej na zarządzającego obowiązek dokonania oceny zagrożenia związanego z budową lub rozbudową obiektów budowlanych, których powstanie może powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego lub sprzyjać powstawaniu zwierząt.	68 ust. 2 pkt 16	uwzględniona	Patrz poz. 6.
136	Aeroklub Polski	Proponowana zmiana pkt 35, tj. art. 82 pkt 8 wydaje się zbyt mało skuteczna. Zawiadomienie organu nadzoru budowlanego już teraz jest wymagane, a w proponowanej zmianie nie idą za nim żadne obowiązki organów. Zasadne byłoby dokonanie odpowiedniej zmiany w przepisach Prawa budowlanego.	82 pkt 8	niewzględniona	Celem zmiany art. 82 pkt 8 jest jedynie wprowadzenie zmiany redakcyjnej, w zakresie odesłania do przepisu, w których określono sposób oznakowania przeszkód lotniczych oraz zmiana niezdefiniowanego określenia "rejon lotniska" na "teren znajdujący się w granicach powierzchni ograniczających przeszkody". Konsultant nie sprecyzował jakich zmian należałoby dokonać w przepisach ustawy Prawo budowlane. Jednocześnie należy

					stwierdzić, że zmiana merytoryczna art. 82 pkt 8 nie mieści się w zakresie obecnie procedowanej nowelizacji, mającej na celu dostosowanie przepisów krajowych do wymagań UE.
137	Aeroklub Polski	Wnosimy o zmianę propozycji art. 87 ust. 6 poprzez dodanie zdania 3 w brzmieniu: "Wniosek zarządzającego powinien zawierać mapę z ewidencji gruntów z oznaczeniem miejsc występowania drzew lub krzewów, wskazaniem ich liczby, położenia według WGS oraz wysokości. W przypadku przeszkód rozległych dane powinny dotyczyć punktów skrajnych."	87 ust. 6	nieuwzględniona	Zdaniem projektodawcy nie jest koniecznym precyzowanie dokumentów, które powinny zostać dołączone do wniosku. W interesie wnioskującego leży, aby wniosek był uzasadniony w takim stopniu, aby mogła zostać wydana decyzja zgodna z jego żądaniem. W szczególnych wypadkach organ będzie mógł wezwać stronę postępowania do ewentualnego dostarczenia dodatkowych dokumentów mogących mieć znaczenie w sprawie. Zdaniem projektodawcy nie jest koniecznym precyzowanie dokumentów, które powinny zostać dołączone do wniosku.
138	Aeroklub Polski	Wnosimy o dodatkową zmianę art. 70 ust. 1, tj. wprowadzenie następującej treści "Zarządzający lotniskiem albo podmiot, który posiada prawo własności do nieruchomości, na której znajduje się lotnisko, może przekazać zarządzanie tym lotniskiem innej osobie spełniającej wymagania określone w art. 55 ust. 2 i ust. 3 pkt 3-5 i 7-9, za zgodą Prezesa Urzędu wydaną w drodze decyzji administracyjnej."	70 ust. 1	nieuwzględniona	Propozycja wykracza poza zakres przedmiotowy obecnie procedowanej nowelizacji (dostosowanie do wymagań UE). Propozycja zostanie rozważona przy kolejnej - krajowej - zmianie ustawy - Prawo lotnicze.
139	Europejskie Centrum Konsumenckie	ECK postuluje wprowadzenie krótszego terminu umożliwiającego złożenie wniosku do rzecznika tj. 1 miesiąca od dnia złożenia reklamacji. Przepisy prawa nie regulują kwestii terminów jakie obowiązują przewoźnika w przedmiocie udzielenia odpowiedzi na reklamację pasażera. Warto jednak pamiętać, iż relacja pasażer – przewoźnik to de facto relacja pomiędzy konsumentem a przedsiębiorcą – podmiotem uczestniczącym w obrocie gospodarczym jako profesjonalista. Wobec tego, niezasadnym wydaje się przerzucanie na pasażera ciężaru ryzyka związanego z zaniedbaniami w udzielaniu odpowiedzi na reklamacje w stosownym terminie przez przewoźnika. W związku z powyższym proponuje się treść art. 205a ust. 3 w brzmieniu: Rzecznik Praw Pasażera wszczyna postępowanie mediacyjne na podstawie skargi pasażera, o której mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE, lub art. 15 ust. 2 rozporządzenia nr 1107/2006/WE, zwanej dalej „skargą pasażera”, wniesionej nie wcześniej niż po upływie 1 miesiąca od dnia złożenia reklamacji u przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczki, chyba że umowa przewozu lub regulamin przewozu określają krótszy termin na	205b ust. 3	uwzględniona	W przepisie art. 205a ust. 3 dokonano zmiany terminu z 2 miesięcy na 1 miesiąc.

		rozpatrzenie reklamacji.			
140	Europejskie Centrum Konsumenckie	Co więcej, w myśl projektowanego art. 205b ust. 8 jeżeli w terminie 90 dni strony nie dojdą do porozumienia lub co najmniej jedna ze stron oświadczy, że nie wyraża zgody na udział w postępowaniu mediacyjnym, rzecznik odstępuje od postępowania mediacyjnego, o czym informuje strony. W ocenie ECK brakuje rozwiązań dotyczących sytuacji, w których przewoźnik w żaden sposób nie ustosunkuje się do propozycji postępowania mediacyjnego a pisma rzecznika pozostaną bez odpowiedzi. Sprecyzowanie terminu np. 14 dni, w którym przewoźnik byłby zobowiązany do udzielenia odpowiedzi w przedmiocie przystąpienia do postępowania mediacyjnego, zwiększałoby dynamikę prowadzenia spraw przez rzecznika. Wobec powyższego, proponuje się treść art. 205b ust. 8 w brzmieniu: Rzecznik Praw pasażera odstępuje od postępowania mediacyjnego, o czym informuje strony, jeżeli: 1) przewoźnik nie udzielił odpowiedzi w sprawie w wyznaczonym przez rzecznika terminie, 2) strony nie dojdą do porozumienia w terminie, o którym mowa w ust. 7, 3) co najmniej jedna ze stron oświadczy, że nie wyraża zgody na udział w postępowaniu mediacyjnym.	205b ust. 8	uwzględniona	Proponuje się nadać następujące brzmienie art. 205a ust. 10 (dotychczas art. 205b ust. 8): "Rzecznik Praw Pasażera odstępuje od postępowania mediacyjnego w przypadku gdy: 1) przewoźnik lotniczy lub organizator wycieczki nie wyrazi zgody na udział w tym postępowaniu albo nie udzielił odpowiedzi w terminie 21 dni od dnia otrzymania pisma informującego o wszczęciu postępowania mediacyjnego, 2) strony nie dojdą do porozumienia w terminie, o którym mowa w ust. 9, 3) w sprawie danego roszczenia wynikającego z przepisów, o których ust. 1, toczy się postępowanie przed sądem powszechnym albo wydane zostało prawomocne orzeczenie sądowe – o czym informuje strony." Modyfikacja zaproponowanej przez ECK propozycji wynika po pierwsze z faktu, że stroną postępowania mediacyjnego może być również organizator wycieczki (nie tylko przewoźnik lotniczy), a po drugie z faktu jednoczesnego uwzględnienia uwagi Rady Legislacyjnej, która słusznie zauważyła, że pasażer jako inicjujący postępowanie mediacyjne nie może być następnie stroną, która nie wyraża zgody na udział w tym postępowaniu.
	Europejskie Centrum Konsumenckie	W myśl art. 205b ust. 9, wniosek pasażera do rzecznika pozostawia się bez rozpoznania, jeżeli upłynęły 2 lata od dnia, w którym wykonano lot będący przedmiotem wniosku lub w którym lot ten miał być wykonany. Stanowisko ECK: Zgodnie z art. 778 Kodeksu cywilnego roszczenia z umowy przewozu osób przedawniają się z upływem roku od dnia wykonania przewozu, a gdy przewóz nie został wykonany – od dnia, kiedy miał być wykonany. W opinii ECK dopuszczenie możliwości składania wniosków do rzecznika, po upływie okresu przedawnienia, może być w praktyce bezcelowe, gdyż umożliwiać będzie przewoźnikowi podnoszenie zarzutu przedawnienia. Należałoby zatem skorelować ten termin z obowiązującymi przepisami prawa cywilnego bądź też	205b ust. 9	uwzględniona	Termin wszczęcia postępowania mediacyjnego skorelowany będzie z tym terminem przedawnienia, wprowadzonym w art. 205 ust. 1a. W wyniku dokonania ponownej analizy projektowanego art. 205a ust. 12 (dotychczas art. 205b ust. 9), a także uwzględnienia uwagi Ministerstwa Spraw Zagranicznych, które dostrzegło potrzebę wprowadzenia rozwiązania dotyczącego informowania pasażera o pozostawieniu wniosku bez rozpoznania, proponuje się nadać temu przepisowi następujące brzmienie: „12. Skargę pasażera pozostawia się bez rozpoznania, w przypadku gdy upłynęły 2 lata od dnia, w którym lot będący przedmiotem wniosku został wykonany albo miał być wykonany. O pozostawieniu skargi pasażera bez rozpoznania informuje się skarżącego.”.

		wskazać wprost podstawę jego uzasadnienia w innych przepisach prawa.			
141	Europejskie Centrum Konsumenckie	Proponowane zmiany do ustawy obejmujące nowelizację art. 205a oraz art. 205b, zakładają wprowadzenie rozdziału pomiędzy ogólny nadzór Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego nad poprawnym wykonywaniem obowiązków względem pasażerów przez przewoźników przy uwzględnieniu obowiązujących przepisów prawa oraz przyjmowaniem skarg pasażerskich w ich indywidualnych sprawach, do którego to dedykowana jest instytucja Rzecznika Praw Pasażera. W ocenie ECK zasadnym byłoby przyznanie wprost Rzecznikowi Praw Pasażera uprawnienia do zgłaszania wniosku o wszczęcie postępowania w ramach nadzoru w sprawie przeciwko przewoźnikowi, wobec którego istnieje uzasadnione przypuszczenie, iż dopuścił się naruszenia praw pasażerów. Jednocześnie byłby to argument dyscyplinujący, którym rzecznik mógłby posługiwać się w trakcie prowadzonego postępowania mediacyjnego. W związku z powyższym proponuje się treść dodatkowego ustępu w art. 205b w brzmieniu: Rzecznik Praw Pasażera może skierować do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wniosek o wszczęcie właściwych czynności w ramach prowadzonego nadzoru względem przewoźnika, wobec którego Rzecznik ma uzasadnione przypuszczenia w przedmiocie naruszeń przepisów prawa, o których mowa w art. 205a ust. 1.	205b	uwzględniona	Poprzez wprowadzenie nowego przepisu w art. 205b ust. 2 umożliwiono Rzecznikowi Praw Pasażera wystąpienie z wnioskiem do Prezesa Urzędu o przeprowadzenie nadzoru w przypadku zaistnienia uzasadnionego podejrzenia naruszenia przepisów UE w zakresie ochrony praw pasażerów.
142	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	W naszej opinii wysokość rekompensaty dla zarządzającego lotniskiem w przypadku koordynacji na czas określony nie powinna być określana w rozporządzeniu, lecz w ustawie i powinna wynosić – zgodnie z ogólną zasadą - 50% poniesionych kosztów. W rozporządzeniu zawrzeć można jedynie szczegółowe zasady udziału poszczególnych użytkowników lotniska w tej rekompensacie.	67d ust. 4	uwzględniona	W art. 67d ust. 4 dodano sformułowanie "w łącznej wysokości 50 % budżetu koordynatora"
143	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	Termin wnoszenia opłaty powinien być uzależniony od daty otrzymania faktury, a nie od momentu zatwierdzenia budżetu. Zarządzający nie może dokonać płatności przed otrzymaniem faktury, a bardzo często zdarza się w praktyce, że faktura przychodzi później niż 30 dni od zatwierdzenia budżetu.	67d ust. 10	uwzględniona	Proponuje się zmienić projektowany przepis: „10. Zarządzający lotniskiem dokonuje wpłaty zaliczki do budżetu koordynatora w łącznej wysokości 30% budżetu koordynatora na podstawie otrzymanej faktury lub innego równoważnego dokumentu.”

144	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	Nie jest jasny cel wprowadzenia tego przepisu wobec projektowanego pkt 14, zgodnie z którym zarządzający ma „monitorować teren w granicach powierzchni ograniczających przeszkody pod względem obecności przeszkód lotniczych i innych zagrożeń dla statków powietrznych”.	68 ust. 2 pkt 16	uwzględniona	Patrz poz. 6.
145	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	Zaproponowane brzmienie art. 75 ust. 4a nasuwa następujące wątpliwości. Po pierwsze proponowany przepis – w odróżnieniu od pierwotnej wersji projektu – eliminuje możliwość ustalania innych opłat środowiskowych niż opłaty związane z hałasem oraz krzewami i drzewami stanowiącymi przeszkody lotnicze. Po drugie przepis byłby niespójny z art. 75 ust. 4 Prawa lotniczego. Art. 75 ust. 4 stanowi w sposób ogólny, iż opłaty można przeznaczać na usuwanie skutków spowodowanych oddziaływaniem hałasu. Artykuł 75 ust. 4a byłby bardziej w tym zakresie szczegółowy i stanowiłby, iż można przeznaczyć opłaty na koszty opinii biegłych, usług prawnych i zasądzonych odszkodowań. Powstawałoby pytanie, co było celem ustawodawcy przy takim różnicowaniu obu zagadnień. Proponujemy zatem następujące brzmienie art. 75 ust. 4: „Na lotniskach użytku publicznego, na których występują problemy związane z ochroną środowiska, w tym problemy związane z ochroną przed nadmiernym hałasem lub ochroną powierzchni ograniczających przeszkody przed naruszeniem przez drzewa i krzewy i ochroną wzrokowych pomocy nawigacyjnych przed zakłóceniami ich funkcjonowania przez drzewa i krzewy, zarządzający lotniskiem może ustalić dopłaty do opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 1, albo wyodrębnić opłatę lub opłaty środowiskowe. 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 w szczególności z pomiarem emisji czynników szkodliwych, prowadzeniem działań zapobiegawczych, usuwaniem skutków spowodowanych oddziaływaniem hałasu na środowisko, kosztów usuwania drzew i krzewów oraz kosztów opinii biegłych, usług prawnych i zasądzonych odszkodowań z tym związanych.”	75 ust. 4a	niewzględniona	Uwaga PPL do art. 75 ust. 4a – niewzględniona. Celowo ustanowiono rozróżnienie opłaty środowiskowej hałasowej i związanej z krzewami i drzewami stanowiącymi przeszkody lotnicze. Jak wskazuje ICAO Doc 9082 ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Charges oraz ICAO Doc 9562 Airport Economics Manual opłaty hałasowe powinny być pobierane tylko na lotniskach, na których występują problemy z nadmiernym hałasem i powinny być ustalone w takiej wysokości, aby pokrywać koszty związane z ochroną przed tym hałasem. Podobne założenia przyjęto w przypadku projektowanej opłaty środowiskowej związanej z przeszkodami lotniczymi. Dla większej przejrzystości kosztów oraz opłat ustanawianych przez lotniska zaproponowano rozróżnienie tych dwóch opłat. Ponadto, jak przewiduje ustawa zarządzający może ustanowić inne opłaty dodatkowe, a więc jeśli zarządzający zdefiniuje inne koszty, które nie zawierają się w kosztach określonych i zdefiniowanych w ustawie - Prawo lotnicze opłat, może ustanowić inną opłatę dodatkową. W związku z powyższym projektodawca wskazuje, że nie widzi konieczności zmiany proponowanego przepisu.
146	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	Nie jest zasadne odrębne uregulowanie kwestii drzew i	87 ust. 5-11	częściowo	Patrz poz. 6

	wo Państwowe "Porty Lotnicze"	krzewów stanowiących przeszkody lotnicze oraz mogących stanowić przeszkody lotnicze. Zabronione powinno być – tak jak jest obecnie - także sadzenie i uprawa drzew i krzewów mogących stanowić przeszkody lotnicze. Zgodnie z proponowaną regulacją nie ma prawnej możliwości zmuszenia właściciela do usunięcia drzewa lub krzewu dopóki nie stanie on się przeszkodą lotniczą i nie będzie stanowił realnego zagrożenia dla ruchu lotniczego. Należy też zwrócić uwagę na niespójność proponowanej regulacji z ustawą z 16 kwietnia 2004. o ochronie przyrody. Zgodnie z art. 83 ust. 6 pkt. 9 ustawy o ochronie przyrody z obowiązku uzyskania zgody na wycinkę, a co za tym idzie uiszczenia opłaty, zwolnione jest usunięcie drzew lub krzewów „stanowiących przeszkody lotnicze, usuwanych na podstawie decyzji właściwego organu”. Obowiązki przewidziane w rozważanych przepisach Prawa lotniczego są szersze, gdyż dotyczą „drzew lub krzewów stanowiących przeszkody lotnicze, zasłaniających wzrokowe pomoce nawigacyjne lub zakłócających ich pracę”. Należy też zauważyć, że art. 82 pkt 7 (który ma zostać skreślony) dotyczy wszelkich przeszkód lotniczych nie będących obiektami budowlanymi a projektowany art. 87 ust. 6 tylko drzew i krzewów. W przypadku przeszkód lotniczych nie będących obiektami budowlanymi ani drzewami i krzewami nie będzie określonego organu kompetentnego w zakresie ich usunięcia.		uwzględniona	Dodatkowo należy zwrócić uwagę na fakt, że wprowadzenie regulacji zobowiązującej do usuwania obiektów mogących stanowić przeszkody lotnicze mogłoby prowadzić do zbyt daleko idącej dowolności. Zasadą ma być usuwanie obiektów będących przeszkodami lotniczymi co ma służyć zmniejszaniu zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego, natomiast likwidacja potencjalnych przeszkód powinna być stosowana w wyjątkowych przypadkach. Przepisy wprowadzają zatem taką możliwość pozostawiając tę kwestię zainteresowanym stronom.
147	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	Nie będzie zrozumiałą dla szerszego kręgu adresatów przepis odnoszący się do niezdefiniowanego w ustawie terminu “punkt odniesienia lotniska”.	87 ust. 14 pkt 1 lit. a oraz pkt 2 lit. a	uwzględniona	Wyrażenie "punkt odniesienia lotniska" doprecyzowano wyrażeniem "ujawnionego w rejestrze lotnisk".
148	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	Zarządzający lotniskiem nie jest podmiotem kompetentnym w zakresie bezpieczeństwa ruchu lotniczego i nie powinien być uprawniony do wyrażania zgody na odstępstwo od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających. Takie uprawnienie można przyznać instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego.	87 ust. 19	niewzględniona	patrz poz. 41 i 113
149	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	Wnioskujemy o dodanie zapisu umożliwiającego służbom żeglugi powietrznej żądanie w planie lotu także informacji o slocie portowym w przypadku operowania do/z portu koordynowanego (analogicznie do zapisów art. 14 pkt 1 rozporządzenie 95/93WE) jak również o	119a ust. 3 pkt 1	niewzględniona	Należy bowiem wskazać, że w planie lotu zamieszczane są informacje istotne z punktu widzenia służb kontroli ruchu lotniczego, a do takich informacji nie należy informacja o slocie portowym. W zakresie sankcji za brak slotu polegającej na odmowie wydania zgody na wlot w polską przestrzeń powietrzną,

		dodanie w art. 119a ust. 1 a możliwości odmowy wydania zgody przez te służby w przypadku braku slotu.			wskazać należy, iż sankcja ta sprowadzałaby się de facto do skutku tożsamości ze skutkiem odrzucenia planu lotu zgodnie z art. 14 pkt 1 rozporządzenia 95/93/WE („1. Plan lotów przewoźnika lotniczego może zostać odrzucony przez właściwe organy kontroli ruchu lotniczego, jeżeli przewoźnik lotniczy zamierza lądować lub startować w koordynowanym porcie lotniczym, w trakcie okresu, gdy jest on koordynowany, a nie posiada czasu na start lub lądowanie przydzielonego przez koordynatora.”), który jako przepis obowiązujący wprost jest możliwy do zastosowania już obecnie, bez konieczności wprowadzania dodatkowych przepisów krajowych. Propozycja PPL wydaje się wykraczać poza uwarunkowania przepisów UE oraz możliwości faktycznego działania służb ruchu lotniczego. Można przy tym wskazać, że w Europie nie jest stosowane i nie jest planowane w najbliższej przyszłości umieszczanie w planie lotu informacji o przydzielonym slotie dla operacji do/z lotnisk koordynowanych.
150	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	Należy w naszej opinii rozważyć powrót do powszechnego obowiązku certyfikacji w zakresie działalności obsługi naziemnej. Liberalizacji przepisów w tym względzie odbija się niekorzystnie na jakości świadczonych usług i poziomie bezpieczeństwa operacji lotniskowych. Ewentualnie wnosimy o wprowadzenie do ustawy wyraźnej regulacji, zgodnie z którą warunkiem podjęcie przez agenta obsługi naziemnej działalności na lotnisku jest podpisanie umowy z zarządzającym, na podstawie której zobowiąże się m.in. do spełnienia zasad bezpiecznego użytkowania lotniska opisanych przez zarządzającego w instrukcji operacyjnej lotniska.	160	nieuwzględniona	Propozycja konsultanta wykracza poza zakres nowelizacji, który dotyczy tylko wdrożenia prawa UE. Do dyskusji w tym zakresie przewiduje się powrócić przy okazji kolejnej nowelizacji ustawy - Prawo lotnicze.
151	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	Wobec uchylecia lit. b należy zmienić numerację lit. a.	160 ust. 3 pkt. 1	nieuwzględniona	Proponowana zmiana jest nieuzasadniona z punktu widzenia legislacji ze względu na par. 89 Zasad techniki prawodawczej.
152	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	Nie jest jasne uzasadnienie regulacji, zgodnie z którą każda decyzja związana z certyfikacją ma rygor natychmiastowej wykonalności. Powinno to podlegać każdorazowej ocenie Prezesa ULC.	161 ust. 9	wyjaśniona	Po szczegółowej analizie zagadnienia zrezygnowano z rozwiązania dotyczącego natychmiastowej wykonalności decyzji w przedmiocie zawieszenia, cofnięcia ograniczenia zakresu certyfikatu.
153	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	Zgodnie z powyższym przepisem w portach lotniczych zadania, o których mowa w ust. 1, są realizowane przy pomocy zespołów ochrony lotniska oraz centrum koordynacji antykrzysowej powołanych przez zarządzającego lotniskiem. Centrum koordynacji antykrzysowej jest kompleksem pomieszczeń	188 ust. 1 b (obecne brzmienie)	uwzględniona	Dodano zmianę do projektu.

		przeznaczonych do pracy sztabu kryzysowego (zob. § 8.1 oraz § 9.1 KPOLC), dlatego też zadania, o których mowa w art. 188 ust 1 nie mogą być realizowane przy pomocy ww. centrum. Mając na uwadze powyższe proponujemy następujące brzmienie artykułu art. 188 ust. 1 b: „W portach lotniczych zadania, o których mowa w ust. 1, są realizowane przy pomocy zespołów ochrony lotniska oraz sztabu kryzysowego powołanych przez zarządzającego lotniskiem”.			
154	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	Nie jest jasne, co oznacza w tym przepisie „skuteczne” wykonywanie działalności	192a ust. 2 pkt. 3	wyjaśniona	Projektodawca wyjaśnia, że projektowany przepis „skutecznie i rzeczywiście wykonuje działalność w dziedzinie transportu lotniczego w ramach trwałych porozumień” został przeniesiony bezpośrednio z rozporządzenia 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 i tam został dookreślony.
155	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	Miesięczny termin na przekazanie sprawy do organu właściwego wydaje się zbyt długi, uwzględniając w szczególności, że sprawy wszczęte na podstawie art. 82 pkt 7 Prawa lotniczego związane są z bezpieczeństwem ruchu lotniczego i powinny być załatwiane szybko.	6 ust. 2 ustawy zmieniającej	wyjaśniona	Przepis wskazuje maksymalny termin na przekazanie dokumentów. Prezes Urzędu będzie dokładał wszelkich starań, aby dokumenty zostały przekazane jak najszybciej, trzeba mieć jednak na uwadze potrzebę zapewnienia minimalnego marginesu czasu na wykonanie tego obowiązku.
156	Airport Coordination LTD	Proponuje się zmianę zapisu odnoszącego się do opłat wnoszonych przez ‘przewoźników lotniczych’ na zapis sugerujący pokrywanie części budżetu przez ‘podmioty, którym przyznane zostały czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93/WE – za każdą wykonaną operację lotniczą, w wysokości obliczonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 67g’. ACL sugeruje pozostawienie zapisu w dotychczasowej formie. Z praktycznego punktu widzenia niezwykle trudnym wydaje się zbieranie informacji niezbędnych do ściągania opłat od wszystkich podmiotów, którym przyznano choćby pojedyncze sloty. Niepraktyczne i kosztowne byłyby również starania ACL o ściąganie wszystkich należności oraz wystawianie licznych faktur na bardzo małe kwoty, co łącznie spowodowałoby podwyższenie kosztów ściągania długów oraz ogólną wysokość nieściągalnych długów dla koordynatora (tzw. bad debt). Pragniemy również zauważyć, iż dotychczasowe przepisy jasno określają, że przewoźnicy wnoszą łącznie 50% opłat za koordynację, zaś zarządzający lotniskiem drugie 50%.	67d ust. 2 pkt 1	uwzględniona	Dokonano zmiany przepisu 67d ust. 2 oraz 67d ust. 4 w następujący sposób: "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." „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.”. Pozostawienie w art. 67d ust. 4 szerszego katalogu podmiotów niż przewoźnicy lotniczy (wszystkich podmiotów, którym zostały przyznane sloty) wynika po pierwsze z faktu, że w tym przypadku

		Zasada ta nie jest do końca jasna w proponowanych nowych zapisach.			rekompensata pobierana jest przez zarządzającego lotniskiem, który i tak od tych wszystkich podmiotów pobiera opłaty lotniskowe, a więc nie powinny wystąpić negatywne zjawiska, na które uwagę zwraca w swoim piśmie ACL. Po drugie, koordynacja z art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93 jest wprowadzana w praktyce z uwagi na szczególne wydarzenia (np. w Polsce EURO2012), które w praktyce związane są ze zwiększoną liczbą operacji tzw. lotnictwa ogólnego, które w takim przypadku powinno w sprawiedliwy sposób ponosić odpowiednią część kosztów takiej koordynacji. Jednocześnie odnosząc się do wątpliwości dotyczącej wnoszenia przez przewoźników lotniczych opłat w łącznej wysokości 50% całego budżetu należy wskazać, że pobieranie opłaty za slot w oparciu o liczbę operacji faktycznie wykonanych przez danego przewoźnika lotniczego w danym sezonie rozkładowym może w praktyce skutkować sytuacją, w której rzeczywiste przychody koordynatora z opłat za slot będą odbiegały od 100% kwoty budżetu – co wynika ze zmian w liczbie operacji lotniczych wykonanych przez przewoźników, która to liczba nie jest możliwa do dokładnego przewidzenia w momencie obliczania opłaty za slot.
157	Airport Coordination LTD	W związku z faktem, iż proponowany nowy zapis art 67b punkt 3b sugeruje, iż Prezes Urzędu może odwołać koordynatora w przypadku trzykrotnej odmowy zatwierdzenia budżetu na ten sam okres, co nie budzi naszych zastrzeżeń, ACL chciałby prosić o uściślenie definicji, co należy rozumieć poprzez przepis który sugeruje, że Prezes Urzędu odmawia zatwierdzenia budżetu, jeżeli budżet ten przewiduje nadmierne obciążenie podmiotów, o których mowa w ust. 2 (art 67d punkt 6) – z punktu widzenia podmiotu przedstawiającego budżet bardziej konkretne kryteria w tym punkcie byłyby bardzo przydatne.	67b ust. 3b	wyjaśniona	Uzupełniono treść uzasadnienia do projektu zmiany ustawy o zdanie: „Odnosząc się do przesłanki odmowy zatwierdzenia budżetu określonej w art. 67d ust. 6 pkt 1 należy wskazać, że nadmierne obciążenie podmiotów będzie występowało w sytuacji, gdy kwota budżetu jest nieuzasadniona (w tym nieuzasadnione są niektóre pozycje kosztów wykazane w tym budżecie lub wysokość kosztów w takich pozycjach) i nadmierna względem zakresu działalności koordynatora.”
158	Port Lotniczy Bydgoszcz	Planowany obowiązek „monitorowania” terenu w zasięgu powierzchni ograniczających wysokość zabudowy pod kątem obecności przeszkód lotniczych, a także innych zagrożeń dla statków powietrznych jest de facto obowiązkiem niemożliwym do zrealizowania. Słowo „monitorować” oznacza prowadzenie ciągłej obserwacji terenu znajdującego się w zakresie powierzchni ograniczających wysokość zabudowy. W przypadku lotniska Bydgoszcz-Szwederowo powierzchnia tego obszaru to 27775 ha. W chwili obecnej nie ma takiej technicznej możliwości	68 ust. 2 pkt 14	wyjaśniona	patrz poz. 4

		aby Zarządzający samodzielnie był w stanie wykonać taką pracę. Dodatkowo w stosunku do Rozporządzenie Komisji UE nr 139/2014 doszło do nieuprawnionego poszerzenia obowiązków Zarządzającego. Otóż proponowanej zmianie mówi się o monitorowaniu „innych zagrożeń dla statków powietrznych”, które to pojęcie jest bardzo szerokie, nieprecyzyjne i trudne do właściwej interpretacji. Tymczasem artykuł 9 rozporządzenia UE nr 139/2014 przedstawia precyzyjny i zamknięty katalog zagrożeń. Idąc dalej Akceptowalne Sposoby Spełnienia Wymagań (AMC) do rozporządzenia nr 139/2014 wydane przez EASA w punkcie AMC1.ADR.OPS.B.075 mówią wyraźnie, że zagadnienie monitorowania (zakres, granice i obowiązki) powinno być ustalone w koordynacji z władzą lotniczą i instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego. Natomiast maksymalną granicą otoczenia lotniska, która ma być monitorowana przez Zarządzającego ustalono na obszar, który może być monitorowany wizualnie w trakcie inspekcji pola manewrowego. Jak więc widać proponowane zapisy w sposób nieuzasadniony i niezajdujący oparcia w przepisach UE dokonują zwiększenia obciążeń i odpowiedzialności Zarządzającego. Dlatego też wnosimy o taką ich zmianę aby odpowiadały literze i duchowi przepisów UE, a konkretnie rozporządzenia nr 139/2014.			
159	Port Lotniczy Bydgoszcz	Co do powyższych zapisów powstaje wątpliwość czy pierwszym krokiem Zarządzającego, który chce usunięcia danej przeszkody lotniczej powinno być wystąpienie z wnioskiem do właściciela działki, na której się ona znajduje? Czy też Zarządzający powinien od razu wystąpić do właściwego starosty? Ma to istotne znaczenie gdyż zgodnie z art. 83 Ustawy o ochronie przyrody usunięcie drzew w oparciu o decyzję właściwego organu odbywa się bez ponoszenia dodatkowych kosztów (opłaty na rzecz gminy lub nasadzeń). Natomiast w sytuacji gdy właściciel działki będzie miał usunąć drzewa bez w/w decyzji będzie musiał ponieść dodatkowe koszty co z pewnością nie ułatwi ani nie przyspieszy procesu usuwania przeszkód lotniczych. Dodatkowo w stosunku do art. 6 projektu Ustawy o zmianie ustawy prawo lotnicze wnosimy aby usunąć	87 ust. 5 i 6	uwzględniona/wyjaśniona	Brzmienie przepisu zakłada dobrowolne usunięcie przeszkód lotniczych. Wydaje się, że zarządzający powinien w pierwszej kolejności zwrócić się do osoby, na której obowiązek usunięcia drzew spoczywa, a dopiero w przypadku niezastosowania się do obowiązujących przepisów, mimo zwrócenia uwagi przez zarządzającego, wystąpić z odpowiednim wnioskiem do starosty. Dodatkowo należy wskazać, że kwestie dotyczące zastosowania ustawy o ochronie przyrody zostały już uregulowane w zmianie ustawy - Prawo lotnicze z dnia 25 czerwca 2015 r. (Dz. U. poz. 1221). Nie jest uzasadnionym, aby Prezes Urzędu kończył postępowania w sprawie usuwania drzew na podstawie dotychczasowych ponieważ rozwiązania te były zbyt ogólne, a tym samym nieskuteczne. Zaproponowane rozwiązania rozstrzygają pojawiające się w praktyce wątpliwości i tym samym uzasadnionym jest ich jak najszybsze zastosowanie, co powinno

		zapiany w nim ust. 2. Ma to na celu dokończenie przez Urząd Lotnictwa Cywilnego spraw związanych z wydaniem decyzji o usunięciu przeszkody lotniczej na podstawie wniosków Zarządzających, które zostały złożone przez wejściem w życie projektowanej ustawy. Nasz wniosek jest umotywowany faktem, że Port Lotniczy Bydgoszcz złożył w 2010 roku kilkanaście wniosków o usunięcie przeszkód lotniczych, w stosunku do których do dnia dzisiejszego nie zostały wydane decyzje. Na przygotowanie tych wniosków (operaty, mapy, wypisy i wyrisy z rejestru gruntów) ponieśliśmy koszty w wysokości ok. 250 tys złotych polskich. Żywimy uzasadnioną obawę, że po przejęciu tych spraw przez starostwo, (nie zajmując się dotychczas tą problematyką i nie mające w tej sprawie żadnych doświadczeń) dokumentacja przesłana przez ULC zostanie uznana za niekompletną lub niewystarczającą i zostaniemy przymuszeni do przygotowania nowej i poniesienia dodatkowych kosztów, marnując przy okazji wysokie dotychczas poniesione nakłady.			pozytywnie wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego.
160	Port Lotniczy Bydgoszcz	Chcemy zwrócić uwagę, że proponowane zapisy nie umożliwią skutecznego przeciwdziałania zagrożeniom ze strony ptactwa. Łamanie tych zapisów wiąże się jedynie z karą mandatu nie rozwiązując problemu istnienia hodowli. Po uiszczeniu mandatu hodowlę można dalej prowadzić, do następnego zgłoszenia tej sprawy Policji, która znowu może nałożyć mandat. Bez przepisów dotyczących likwidacji/przeniesienia hodowli nie będzie można mówić o rozwiązaniu problemu.	87 ust. 14	uwzględniona	Przepis karny dotyczący naruszenia przepisów o zakazie hodowania ptaków mogących zagrażać bezpieczeństwu ruchu lotniczego został przeniesiony do art. 211, który przewiduje także surowszą sankcję karną.
161	Port Lotniczy Bydgoszcz	W powyższym zapisie proponujemy usunięcie punktu 1 z ust. 1 art. 59a odnoszącego się do lotnisk, które certyfikowane SA na podstawie wymagań rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008. Kwestia ogrodzenia tych lotnisk została uregulowana w tych aktach i dokumentach z nich wynikających. Wprowadzanie nowych wymagań w prawie krajowym prowadzić będzie do kolizji z prawem UE i nakładania na Zarządzającego nieuprawnionych dodatkowych obowiązków	187a	niewzględniona	Zgodnie z 1.1.1.2. granicą pomiędzy strefą ogólnodostępną a operacyjną jest przeszkoda fizyczna. Prawo krajowe może doprecyzować sposób spełnienia wymogu. Należy zwrócić uwagę, że nie planuje się wprowadzania żadnych nowych regulacji wykraczających poza obecne wymogi dotyczące ogrodzeń portów lotniczych, o których mówią przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 5. Rozporządzenie z art. 59a ust. 5 zostanie zmienione w tym zakresie i usunięte wymogi dla ogrodzeń, które zostaną przeniesione do rozp. z art. 187a.
162	Port Lotniczy Bydgoszcz	Proponuje rozszerzenie tego katalogu o prowadzenie kontroli bezpieczeństwa towarów przewożonych drogą lotniczą i poczty.	186b ust. 1a	uwzględniona	Dokonano zmiany w art. 186b ust. 1.
163	Business	BCC zwraca uwagę na konieczność pozostawienia w	68	uwzględniona	Zrezygnowano z usunięcia art. 68 ust. 2 pkt 5. Odnosnie art. 68

	Centre Club	Projekcie uchylonych w art. 68 ust. 2 pkt 5 i pkt 10. (...)			ust. 2 pkt 10 patrz poz. 33
164	Business Centre Club	BCC zwraca uwagę na konieczność pozostawienia w ustawie art. 84. ust. 1, który powinien otrzymać brzmienie: „Zarządzający lotniskiem jest obowiązany zorganizować i utrzymywać system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska w ramach krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego na zasadach określonych z właściwym miejscowo komendantem powiatowym (miejskim) Państwowej Straży Pożarnej”. (...)	84 ust. 1	wyjaśniona	Patrz poz. 34.
165	Business Centre Club	BCC wnosi o: a) doprecyzowanie ust. 8, poprzez wskazanie skali oraz podkładu mapy z powierzchniami ograniczającymi zabudowę, b) doprecyzowanie, poprzez odniesienie do właściwych przepisów ustawy z dnia 07.07.1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 z późn. zm.), użytego w ust. 10 pojęcia wysokości, c) doprecyzowanie treści ust. 12, poprzez wskazanie formatu i skali mapy określającej zewnętrzne granice poziome powierzchni ograniczających zabudowę.	86 ust. 7-13	uwzględniona	Patrz poz. 35.
166	Business Centre Club	BCC zwraca uwagę, że brak jest określenia co rozumie się przez pojęcie “obiekty stałe i ruchome”. Dla uniknięcia wszelkich wątpliwości, BCC proponuje następujące brzmienie art. 87 ust. 1: “1. Jakikolwiek obiekty nie mogą stanowić zagrożenia dla ruchu statków powietrznych”	87 ust. 1	uwzględniona	Zrezygnowano z dookreślania obiektów jako stałych i ruchomych. W zaproponowanym brzmieniu użyto pojęcia "obiekty", co zawiera w sobie propozycję "jakikolwiek obiekty".
167	Business Centre Club	BCC stoi na stanowisku, że przy obliczaniu wymiaru obiektu powinno uwzględniać się wszelkie umieszczone na tym obiekcie urządzenia. Przepis powinien jedynie przykładowo wymieniać urządzenia, które po ich umieszczeniu na obiekcie mogą naruszać wyznaczone powierzchnie ograniczające przeszkody. BCC proponuje następujące brzmienie art. 87 ust. 2: “2. Obiekty nie mogą naruszać wyznaczonych powierzchni ograniczających przeszkody, przy czym przy obliczaniu wymiaru obiektu uwzględnia się także umieszczone na nim wszelkie urządzenia, a w szczególności anteny i reklamy, a w przypadku dróg lub linii kolejowych – również ich skrajnie, z zastrzeżeniem ust. 18 i 19.”	87 ust. 2	uwzględniona	Uwzględniono poprzez zmianę redakcji.
168	Business Centre Club	W celu uniknięcia sytuacji, gdy właściciel, użytkownik wieczysty lub osoba, której przysługują ograniczone	87 ust. 4	uwzględniona	Uregulowano kwestię dotyczącą braku możliwości ustalenia właściciela/posiadacza nieruchomości. Sankcje za brak

		prawa rzeczowe do nieruchomości są znani, jednak nie można ustalić adresu pod jakim osoby przebywają (a zatem korespondencja nie może być im skutecznie doręczona), BCC proponuje następujące brzmienie art. 87 ust. 4: “4. Obowiązek oznakowania i zgłoszenia Prezesowi Urzędu przeszkód lotniczych obciąża właściciela, użytkownika wieczystego lub osobę, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości a w przypadku ich braku lub gdy miejsce pobytu tych osób nie jest znane – posiadacza nieruchomości, na której taka przeszkoda się znajduje.” Projekt nie przewiduje sankcji za brak oznakowania i zgłoszenia Prezesowi Urzędu przeszkód lotniczych, a zatem egzekucja tego przepisu może być trudna. BCC zwraca także uwagę, że w przypadku braku właściciela, użytkownika wieczystego lub osoby, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości lub posiadacza nieruchomości, na której taka przeszkoda się znajduje lub też braku możliwości ustalenia właściciela, użytkownika wieczystego lub osoby, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości lub posiadacza nieruchomości, na której taka przeszkoda się znajduje, przepis ten nie będzie mógł być wyegzekwowany. Należy zatem określić co w sytuacji, gdy mamy do czynienia z tzw. “pustostanem”, który nie jest w posiadaniu żadnej osoby oraz nie można ustalić komu przysługują prawa rzeczowe do nieruchomości.			oznakowania albo zgłoszenia są przewidziane w art. 211 ustawy - Prawo lotnicze.
169	Business Centre Club	Zdaniem BCC, proponowana poniżej zmiana przepisu art. 87 ust. 5 Prawa lotniczego w sposób kompleksowy uregulowałaby przedmiotową kwestię, a przede wszystkim zapewniłaby realizację celu ustawy tj. zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom podróżującym drogami lotniczymi: „Zabrania się na terenie znajdującym się w granicach powierzchni ograniczających przeszkody sadzenia, uprawy lub doprowadzania do wzrostu drzew lub krzewów, mogących stanowić przeszkody lotnicze, zasłaniać wzrokowe i radiowe pomoce nawigacyjne, bądź zakłócać ich pracę. Obowiązek i koszt usunięcia tych	87 ust. 5	uwzględniona	Uwzględniono poprzez zmianę redakcji.

		drzew lub krzewów obciąża właściciela lub inny podmiot władający faktycznie nieruchomością, bez względu na to, czy przeszkoda powstała przed czy po założeniu lotniska. W przypadku braku właściciela lub innego podmiotu faktycznie władającego nieruchomością, jak również w przypadku gdy istnieją trudności z ich bezspornym ustaleniem, koszt usunięcia drzew lub krzewów ponosi Skarb Państwa.” Sformułowanie dyspozycji przepisu art. 87 ust. 5 prawa lotniczego, że zobowiązanym do usunięcia drzew lub krzewów jest ten, kto „nasadza, uprawia lub doprowadzania do ich wzrostu” umożliwi szybkie wydanie decyzji administracyjnej o usunięciu drzew i krzewów w oparciu o jedną z tych przesłanek. Dodatkowo postulowana zmiana objęłaby także obowiązek usuwania drzew i krzewów, które powstały w wyniku samozasiewu. W przypadku jednak pozostawienia przepisu w niezmienionym brzmieniu, BCC podnosi, co następuje. W celu uniknięcia sytuacji, gdy właściciel, użytkownik wieczysty lub osoba, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości są znani, jednak nie można ustalić adresu pod jakim rzeczywiście te osoby przebywają (a zatem korespondencja nie może być im skutecznie doręczona), BCC proponuje następujące brzmienie art. 87 ust. 5: “5. Zabrania się na terenie znajdującym się w granicach powierzchni ograniczających przeszkody sadzenia lub uprawy drzew lub krzewów stanowiących przeszkody lotnicze, zasłaniających wzrokowe pomoce nawigacyjne lub zakłócających ich pracę. Obowiązek i koszt usunięcia tych drzew lub krzewów obciąża właściciela, użytkownika wieczystego lub osobę, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, a w przypadku ich braku lub gdy miejsce pobytu tych osób nie jest znane – posiadacza nieruchomości. BCC zwraca także uwagę, że w przypadku braku właściciela, użytkownika wieczystego lub osoby, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości lub posiadacza nieruchomości, na której			

		taka przeszkoda się znajduje lub też braku możliwości ustalenia właściciela, użytkownika wieczystego lub osoby, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości lub posiadacza nieruchomości, na której taka przeszkoda się znajduje, przepis ten nie będzie mógł być egzekwowany. Drzewa lub krzewy stanowiące przeszkody lotnicze będą mogły nadal rosnąć. Należy zatem określić co w sytuacji, gdy mamy do czynienia z tzw. "pustostanem", który nie jest w posiadaniu żadnej osoby oraz nie można ustalić komu przysługują prawa rzeczowe do nieruchomości.			
170	Business Centre Club	Z uwagi na dokonaną zmianę art. 87 ust.5 BCC wnosi o dokonanie korekty art. 210 ust. 1 pkt 8 i nadanie mu brzmienia: „wbrew art. 87 ust. 5 i 14 uprawia lub sadzi drzewa lub krzewy naruszające powierzchnie ograniczające przeszkody, dokonuje budowy lub rozbudowy obiektu budowlanego, mogącego sprzyjać występowaniu zwierząt i powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego, a także hoduje lub wypuszcza ptaki mogące stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego”	210 ust. 1 pkt 8	uwzględniona	Uwzględniona poprzez zmianę redakcji.
171	Business Centre Club	Zdaniem BCC należy ustalić maksymalny termin, w którym właściciel, użytkownik wieczysty lub osoba, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości lub posiadacz nieruchomości są zobowiązani do usunięcia drzew lub krzewów posadzonych lub uprawianych wbrew zakazowi, o którym mowa w ust. 5. Decyzja starosty powinna być z mocy samej ustawy natychmiast wykonalna. Przepis nie reguluje sytuacji, gdy właściciel, użytkownik wieczysty lub osoba, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości są znani, jednak nie można ustalić adresu pod jakim osoby przebywają (a zatem korespondencja nie może być im skutecznie doręczona). BCC Proponuje zatem następujące brzmienie art. 87 ust. 6: “6. W przypadku nie usunięcia drzew lub krzewów posadzonych lub uprawianych wbrew zakazowi, o którym mowa w ust. 5 w ciągu 45 dni od dnia pisemnego wezwania do usunięcia przez zarządcę lotniska, Prezesa ULC lub inne służby państwowe, starosta właściwy dla	87 ust. 6	częściowo uwzględniona	Trudno jest wskazać maksymalny termin w jakim przeszkody lotnicze powinny być usunięte zanim zarządzający lotniskiem wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji dot. usunięcia. Nie można jednoznacznie wskazać momentu od którego należałoby ten ewentualny termin liczyć. Wprowadzenie rozwiązania ustawowego dotyczącego natychmiastowej wykonalności decyzji starosty nie wydaje się konieczne ze względu na fakt, że faktyczne wykonanie decyzji jest możliwe już po uzyskaniu decyzji ostatecznej co w praktyce oznacza opóźnienie kilku miesięcy natomiast wykonanie decyzji starosty poprzez wycięcie drzew będzie procesem nieodwracalnym w sytuacji gdyby decyzja starosty została podważona przez sąd. Jednocześnie należy wskazać, że zarządzający lotniskiem i tak musi podjąć działania w kierunku zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania operacji w momencie zidentyfikowania obiektu jako przeszkody lotniczej. Uregulowano także sytuacje, w których nie można ustalić właściciela/posiadacza nieruchomości na którym spoczywa obowiązek. Przepis art. 82 ust. 2 wskazuje zakres podmiotów, które mogą wystąpić z również z wnioskiem o usunięcie drzew i krzewów. Kwestie doręczeń decyzji administracyjnych uregulowane są już w KPA.

		nieruchomości, na której znajduje się przeszkoda wydaje, na wniosek zarządzającego lotniskiem, decyzję nakazującą usunięcie lub odpowiednie przycięcie drzew i krzewów. Decyzja, o której mowa w zdaniu poprzednim jest natychmiast wykonalna. Obowiązek i koszt usunięcia tych drzew lub krzewów obciąża właściciela, użytkownika wieczystego lub osobę, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, a w przypadku ich braku lub gdy miejsce pobytu tych osób nie jest znane – posiadacza nieruchomości.” BCC wnosi o doprecyzowanie treści art. 87 ust. 6 poprzez wskazanie kto, na jakiej podstawie oraz w jakiej formie (trybie) będzie występował do starosty. BCC zwraca także uwagę, że w przypadku braku właściciela, użytkownika wieczystego lub osoby, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości lub posiadacza nieruchomości, na której taka przeszkoda się znajduje lub też braku możliwości ustalenia właściciela, użytkownika wieczystego lub osoby, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości lub posiadacza nieruchomości, na której taka przeszkoda się znajduje, przepis ten nie będzie mógł być egzekwowany. Nie będzie można bowiem skutecznie doręczyć decyzji starosty stronie. Należy zatem określić co w sytuacji, gdy mamy do czynienia z tzw. “pustostanem”, który nie jest w posiadaniu żadnej osoby oraz nie można ustalić komu przysługują prawa rzeczowe do nieruchomości.			
172	Business Centre Club	Przepis nie reguluje sytuacji, gdy właściciel, użytkownik wieczysty lub osoba, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości są znani, jednak nie można ustalić adresu pod jakim osoby przebywają (a zatem korespondencja nie może być im skutecznie doręczona). Przepis powinien także wprost wskazywać, że osoby egzekwujące wykonanie decyzji starosty mają prawo wstępu na przedmiotową nieruchomość mimo nieobecności właściciela, użytkownika wieczystego lub osoby, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości lub posiadacza nieruchomości, na której taka przeszkoda się znajduje. BCC proponuje zatem następujące brzmienie art. 87 ust.	87 ust. 7	wyjaśniona	Przepisy dotyczące dostępu do nieruchomości w celu wykonania decyzji starosty po ponownej analizie zostały z projektu usunięte jako zbędne. Wykonanie decyzji starosty podlegać będzie przepisom ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, jako obowiązku o charakterze niepieniężnym.

		7: “7. W przypadku, o którym mowa w ust. 6, właściciel, użytkownik wieczysty lub osoba, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, a w przypadku ich braku lub gdy miejsce pobytu tych osób nie jest znane – posiadacz nieruchomości, na której znajdują się drzewa i krzewy, zapewnia dostęp do nieruchomości umożliwiający wykonanie decyzji starosty. W przypadku braku właściciela, użytkownika wieczystego lub osoby, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości lub posiadacza nieruchomości, na której taka przeszkoda się znajduje lub też braku możliwości ustalenia właściciela, użytkownika wieczystego lub osoby, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości lub posiadacza nieruchomości, na której taka przeszkoda się znajduje, decyzja starosty podlega wykonaniu. Osoby egzekwujące wykonanie decyzji mają prawo wstępu na przedmiotową nieruchomość mimo nieobecności osób, o których mowa w zdaniu poprzednim.” BCC zwraca także uwagę, że Projekt nie przewiduje sankcji za brak zapewnienia dostępu do nieruchomości.			
173	Business Centre Club	W opinii BCC, w celu zapewnienia szybkiej egzekucji przepisów prawa zapewniających bezpieczeństwo w ruchu powietrznym, obowiązek oznakowania i zgłoszenia Prezesowi Urzędu przeszkód lotniczych, ewentualnie usunięcia lub przycięcia drzew lub krzewów pod rygorem zapłaty kary administracyjnej zawsze powinien obciążać właściciela, użytkownika wieczystego lub osobę, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, a w przypadku ich braku lub gdy miejsce pobytu tych osób nie jest znane – posiadacza nieruchomości, na której taka przeszkoda się znajduje. Właścicielowi, użytkownikowi wieczystemu lub osobie, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, a w przypadku ich braku lub gdy miejsce pobytu tych osób nie jest znane – posiadaczowi nieruchomości przysługiwałoby od zarządcy lotniska odszkodowanie za poniesione straty w związku z obowiązkiem oznakowania i zgłoszenia Prezesowi Urzędu przeszkód lotniczych, ewentualnie usunięciem lub odpowiednim przycięciem drzew lub krzewów.	87 ust. 8 i 9	wyjaśniona	Ustawa - Prawo lotnicze przewiduje już sankcję karną za brak oznakowania lub zgłoszenia przeszkody lotniczej (art. 211 ust. 1 pkt 4). Projektodawca stoi na stanowisku, że tam gdzie jest to możliwe należy unikać podwójnego karania (sankcja administracyjna i karna jednocześnie). W przypadku usuwania drzew i krzewów, które stały się przeszkodami lotniczymi w wyniku budowy albo rozbudowy lotniska projekt przewiduje odszkodowanie (art. 87 ust. 9). Projekt przewiduje również odszkodowanie w przypadku usuwania drzew i krzewów na wniosek zarządzającego mimo, iż nie są przeszkodami lotniczymi (art. 87 ust. 11). Odszkodowania nie przewiduje się, jeżeli przeszkody lotnicze powstały z naruszeniem obowiązującego prawa. Oznakowanie lub zgłoszenie przeszkód lotniczych ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, a tym samym odszkodowanie za wypełnienie obowiązku ustawowego nie wydaje się uzasadnione. Oznakowanie i zgłoszenie przeszkód lotniczych jest obowiązkiem niepieniężnym o charakterze ustawowym podlegającym egzekucji w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

		Rozwiązanie w ramach którego to zarządca lotniska odpowiada za znakowanie i zgłoszenie Prezesowi Urzędu przeszkód lotniczych w przypadku budowy, rozbudowy lub zmiany cech lotniska może powodować, że przepisy te nie będą w praktyce realizowane lub ich realizacja będzie trwać bardzo długo i wiązać się będzie z dodatkowymi ryzykami. Zarządca lotniska nie ma bowiem skutecznych instrumentów, które zmuszałyby właściciela, użytkownika wieczystego lub osobę, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości albo w przypadku ich braku – posiadacza nieruchomości do zapewnienia dostępu do nieruchomości w celu wykonania czynności związanych z oznakowaniem obiektów lub usunięciem drzew lub krzewów. BCC wnosi o wykreślenie art. 87 ust. 8 i 9 z Projektu. W przypadku pozostawienia zapisu BCC podnosi, co następuje. Przepis nie reguluje sytuacji, gdy właściciel, użytkownik wieczysty lub osoba, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości są znani, jednak nie można ustalić adresu pod jakim osoby przebywają (a zatem korespondencja nie może być im skutecznie doręczona). BCC proponuje zatem następujące brzmienie art. 87 ust. 8: 8. Jeżeli w wyniku budowy, rozbudowy lub zmiany cech lotniska obiekt stał się przeszkodą lotniczą, jego oznakowanie, a w przypadku drzew lub krzewów ich usunięcie lub odpowiednie przycięcie, wykonuje na własny koszt zarządzający lotniskiem. Właściciel, użytkownik wieczysty lub osoba, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, a w przypadku ich braku lub gdy miejsce pobytu tych osób nie jest znane – posiadacz nieruchomości, zapewnią dostęp do nieruchomości w celu wykonania czynności związanych z oznakowaniem obiektów lub usunięciem drzew lub krzewów.”			Jednocześnie należy wskazać, że kwestie doręczeń uregulowane są w Kodeksie postępowania administracyjnego, w związku z dookreśleniem w projektowanym art. 87, że usuwanie przeszkód lotniczych co do zasady odbywać się będzie na podstawie decyzji starosty.
174	Business Centre Club	Rozwiązanie polegające na tym, że w przypadku braku umowy stron zawartej w terminie 3 miesięcy od dnia usunięcia lub przycięcia drzew i krzewów wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 9, ustala, z zastosowaniem zasad przewidzianych przy wywłaszczaniu nieruchomości, starosta, zdaniem BCC	87 ust. 10	wyjaśniona	Przepis nie reguluje kwestii przejścia własności do nieruchomości, a jedynie sposób ustalenia wysokości odszkodowania w przypadku braku porozumienia. W tej sytuacji zastosowanie znajdą tylko te przepisy ustawy o gospodarce nieruchomościami, które dotyczą ustalenia wysokości odszkodowania.

		powinno być zmienione. Zgodnie z ustawą o gospodarce nieruchomościami, przepisy dotyczące wywłaszczenia dotyczą przeniesienia prawa własności nieruchomości tylko na rzecz Skarbu Państwa albo na rzecz jednostki samorządu terytorialnego. Tymczasem ewentualny spór pomiędzy zarządcą lotniska a właścicielem, użytkownikiem wieczystym lub osobom, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości albo w przypadku ich braku – posiadaczem nieruchomości, to spór cywilnoprawny. Organ administracji państwowej nie powinien rozstrzygać sporów o wysokość odszkodowania pomiędzy podmiotami prywatnymi. O kwestii wysokości odszkodowania - w przypadku, gdy do porozumienia nie dojdzie - powinien orzekać sąd powszechny w procesie cywilnym.			
175	Business Centre Club	Co do zasady, brak jest podstaw prawnych, aby odszkodowanie zarządzającego lotniskiem za usunięcie drzew lub krzewów mogących stanowić przeszkody lotnicze następowało na rzecz posiadacza nieruchomości. Zgodnie z art. 48 kodeksu cywilnego: z zastrzeżeniem wyjątków w ustawie przewidzianych, do części składowych gruntu należą w szczególności budynki i inne urządzenia trwale z gruntem związane, jak również drzewa i inne rośliny od chwili zasadzenia lub zasiania. Część składowa rzeczy nie może być odrębnym przedmiotem własności i innych praw rzeczowych. Częścią składową rzeczy jest wszystko, co nie może być od niej odłączone bez uszkodzenia lub istotnej zmiany całości albo bez uszkodzenia lub istotnej zmiany przedmiotu odłączonego (art. 47 kodeksu cywilnego). W przypadku zatem usunięcia drzew lub krzewów mogących stanowić przeszkody lotnicze szkodę ponosi właściciel, pomimo tego, że nieruchomość pozostaje w faktycznym władaniu osoby trzeciej. BCC proponuje zatem następujące brzmienie art. 87 ust. 11: “11. Usunięcie drzew lub krzewów mogących stanowić przeszkody lotnicze następuje za odszkodowaniem zarządzającego lotniskiem na rzecz właściciela	87 ust. 11	uwzględniona	Uwzględniono poprzez zmianę redakcji.

		nieruchomości. W przypadku gdy usunięty obiekt stanowił własność posiadacza nieruchomości, co też posiadacz nieruchomości wykaże w sposób nie budzący wątpliwości, odszkodowanie za usunięcie obiektu należne jest posiadaczowi nieruchomości. Wysokość odszkodowania ustala się w drodze umowy stron.”			
176	Business Centre Club	Mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu powietrznym, sześciomiesięczny termin dokonania przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe wycinki lub przycinki drzew lub krzewów stanowiących przeszkody lotnicze jest zbyt długi. Mając powyższe na uwadze, BCC postuluje następujące brzmienie art. 87 ust. 12: “12. Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, zarządzające na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2014 r. poz. 1153) nieruchomościami, na których znajduje się lotnisko wraz z ustalonymi powierzchniami ograniczającymi przeszkody, na wniosek zarządzającego lotniskiem są obowiązane do niezwłocznego dokonania na własny koszt wycinki lub przycinki drzew lub krzewów stanowiących przeszkody, jednak nie później niż w ciągu 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku przez zarządzającego lotniskiem.”	87 ust. 12	uwzględniona	Uwaga uwzględniona, nowe brzmienie art. 82 i 87 nie wskazuje terminu w jakim PGL Lasy Państwowe mają dokonać wycinki lasów.
177	Business Centre Club	BCC postuluje wydłużenie do 21 dni terminu przekazania przez zarządcę lotniska do organu administracji samorządu terytorialnego map z powierzchniami ograniczającymi przeszkody. BCC postuluje następujące brzmienie art. 87 ust. 16: “16. W terminie nieprzekraczającym 21 dni od dnia otrzymania decyzji o wpisie lotniska do rejestru lotnisk, promesy zezwolenia, o której mowa w art. 57 ust. 1, zezwolenia na założenie lotniska lub każdej decyzji o zmianie powierzchni ograniczających przeszkody, zarządzający lotniskiem przekazuje do organu administracji samorządu terytorialnego właściwego w sprawach planowania i zagospodarowania przestrzennego na terenie, na którym wyznaczono powierzchnie ograniczające przeszkody, mapy z tymi powierzchniami, w celu uwzględnienia przy kształtowaniu lokalnego ładu przestrzennego wskazanych wysokości zabudowy na	87 ust. 16	niewzględniona	Zdaniem projektodawcy termin 14 dni jest wystarczającym dla zarządzającego na przekazanie przedmiotowych map. Mapy te są już opracowane, a kwestia dotyczy wyłącznie czynności przekazania, co nie wydaje się czasochłonne.

		lotnisku i w jego otoczeniu.”			
178	OPZZ	uwagi analogiczne do uwag zgłoszonych przez Związek Zawodowy Personelu Pokładowego i Lotniczego (Lp. 55-57)		wyjaśniona	Patrz poz. 55-57.
179	Polatca	Termin 14 dni od daty udostępnienia projektu prawnego podobnego do przedmiotowego jest dla nas terminem bardzo krótkim. Jesteśmy organizacją wolontarystyczną i cała nasza aktywność opiera się na czasie wolnym od pracy zawodowej. Mimo wszystko chcielibyśmy zachować pełen profesjonalizm w tym co robimy. Tym bardziej, że inne organizacje, takie jak BCC, PKPP, FZZ, które etatowo zajmują się między innymi aktami prawnymi otrzymały na konsultację 21 dni.		wyjaśniona	Wskazany, w piśmie kierującym projekt do konsultacji publicznych, 14 -dniowy termin wyznaczony został z uwzględnieniem okoliczności, że niniejsza nowelizacja ma charakter unijny, a więc ukierunkowana jest na pilne skorelowanie przepisów krajowych z przepisami Unii Europejskiej. Termin ten koresponduje z przepisami par. 40 uchwały Rady Ministrów Nr 190 z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979), a zwłaszcza z ust. 2, z którego wynika, że przy wyznaczaniu terminu do zajęcia stanowiska uwzględnia się pilność sprawy oraz terminem wskazanym w ust. 3 tego paragrafu, który z kolei przewiduje konieczność przedstawienia szczegółowego uzasadnienia, gdyby termin na zajęcie stanowiska miał być krótszy niż 14 dni. Na uwagę jednocześnie zasługuje, że jeżeli termin na zajęcie stanowiska wynika z przepisów szczególnych jego skrócenie nie jest możliwe. Zgodnie zaś z art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 167 z późn. zm.) termin na zajęcie stanowiska przez organizację związkową reprezentatywną w rozumieniu aktualnie ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. poz. 1240) wynosi 30 dni i może być skrócony do 21 dni ze względu na ważny interes publiczny.

Tabela zgodności

TYTUŁ PROJEKTU:	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw¹⁾ (wersja z dnia 10.10.2018 r.)
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU:	Dyrektywa 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 (dyrektywa w sprawie ADR w sporach konsumenckich) (Dz. Urz. UE L 165 z 18.06.2013, str. 63).

Jedn. red.	Treść przepisu UE	Obowiązek wdrożenia T/N	Jedn. red.	Treść przepisu/ów projektu ustawy
Art. 1	Celem niniejszej dyrektywy jest - poprzez osiągnięcie wysokiego poziomu ochrony konsumentów - przyczynianie się do należytego funkcjonowania rynku wewnętrznego dzięki zapewnieniu konsumentom możliwości dobrowolnego składania skarg na działania przedsiębiorców do podmiotów oferujących niezależne, bezstronne, przejrzyste, skuteczne, szybkie i uczciwe alternatywne metody rozstrzygania sporów. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku dla ustawodawstwa krajowego nakładającego obowiązek uczestnictwa w takich postępowaniach, pod warunkiem że ustawodawstwo to nie uniemożliwia stronom korzystania z przysługującego im prawa dostępu do systemu sądowego.	N	-	-
Art. 2	1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do postępowań mających na celu pozasądowe rozstrzygnięcie krajowych i transgranicznych sporów dotyczących zobowiązań umownych wynikających z umów sprzedaży lub umów o świadczenie usług między przedsiębiorcą mającym siedzibę w Unii a konsumentem mającym miejsce zamieszkania w Unii, poprzez interwencję podmiotu ADR, który proponuje lub narzuca rozwiązanie bądź doprowadza do spotkania stron w celu ułatwienia polubownego rozstrzygnięcia.	T	Art. 205a ust. 1	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

¹⁾ Ustawa zmienia ustawę z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz ustawę z dnia 8 marca 2013 r. o środkach ochrony roślin.

				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. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do: a) postępowań toczących się przed podmiotami rozstrzygającymi spory, w przypadku gdy osoby fizyczne odpowiadające za rozstrzygnięcie sporu są zatrudnione lub wynagradzane wyłącznie przez indywidualnego przedsiębiorcę, chyba że państwa członkowskie zdecydują o dopuszczeniu takich postępowań jako postępowań ADR na mocy niniejszej dyrektywy i spełnione są wymogi zawarte w rozdziale II, w tym szczegółowe wymogi dotyczące niezależności i przejrzystości określone w art. 6 ust. 3; b) postępowań toczących się w ramach systemów rozpatrywania skarg konsumenckich przez przedsiębiorcę; c) usług niemających charakteru gospodarczego świadczonych w interesie ogólnym; d) sporów między przedsiębiorcami; e) bezpośrednich negocjacji między konsumentem a przedsiębiorcą; f) działań podejmowanych przez sędziów w celu rozstrzygnięcia sporu w toku postępowania sądowego dotyczącego tego sporu; g) postępowań wszczynanych przez przedsiębiorcę przeciwko konsumentowi; h) usług zdrowotnych świadczonych przez pracowników ochrony zdrowia pacjentom w celu oceny, utrzymania lub poprawy ich stanu zdrowia, łącznie z przepisywaniem, wydawaniem i udostępnianiem produktów leczniczych oraz wyrobów medycznych; i) publicznych instytucji świadczących usługi w zakresie kształcenia ustawicznego lub szkolnictwa wyższego.	T	Art. 205a ust. 1	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.	
3. W niniejszej dyrektywie ustanawia się zharmonizowane wymogi jakościowe w odniesieniu do podmiotów ADR i postępowań ADR w celu zapewnienia konsumentom, po wdrożeniu niniejszej dyrektywy, dostępu do wysokiej jakości,	N	-	-	

	przejrzystych, skutecznych i sprawiedliwych pozasądowych mechanizmów dochodzenia roszczeń bez względu na ich miejsce zamieszkania w Unii. Państwa członkowskie mogą utrzymać w mocy lub wprowadzić przepisy wykraczające poza przepisy określone w niniejszej dyrektywie, aby zagwarantować wyższy poziom ochrony konsumentów.			
	4. Niniejsza dyrektywa uznaje kompetencje państw członkowskich do ustalania, czy podmioty ADR mające siedzibę na ich terytorium mają mieć możliwość narzucania rozwiązania.	N	-	-
Art. 3	1. O ile niniejsza dyrektywa nie stanowi inaczej, jeżeli jakikolwiek przepis niniejszej dyrektywy koliduje z przepisem innego unijnego aktu prawnego dotyczącym pozasądowych postępowań w sprawie dochodzenia roszczeń wszczynanych przez konsumenta przeciwko przedsiębiorcy, przepis niniejszej dyrektywy jest nadrzędny. 2. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku dla dyrektywy 2008/52/WE. 3. Art. 13 niniejszej dyrektywy pozostaje bez uszczerbku dla zawartych w innych aktach prawnych Unii przepisów dotyczących informowania konsumentów o procedurach pozasądowego dochodzenia roszczeń, które stosuje się niezależnie od niniejszego artykułu.	N	-	-
Art. 4	1. Na użytek niniejszej dyrektywy: a) "konsument" oznacza każdą osobę fizyczną działającą w celach niezwiązanych z jej działalnością handlową, gospodarczą, rzemieślniczą lub wykonywaniem wolnego zawodu;	N	-	Wyjaśnienie: Definicję konsumenta zawiera art. 22¹ ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2018 r. poz. 1025, 1104 i 1629). Zgodnie z tym przepisem za konsumenta uważa się osobę fizyczną dokonującą z przedsiębiorcą czynności prawnej niezwiązanej bezpośrednio z jej działalnością gospodarczą lub zawodową. W związku z tym, zgodnie z projektowanym art. 205a ust. 10 pkt 4 , skarga pasażera zawiera wskazanie, czy lot był bezpośrednio związany z działalnością gospodarczą lub

				zawodową pasażera.
b) "przedsiębiorca" oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, niezależnie od tego, czy jest to podmiot publiczny czy prywatny, która działa - w tym również za pośrednictwem jakiegokolwiek innej osoby działającej w jej imieniu lub na jej rzecz - w celach związanych z jej działalnością handlową, gospodarczą, rzemieślniczą lub wykonywaniem wolnego zawodu;	N	-	Wyjaśnienie: Definicję przedsiębiorcy zawiera art. 43¹ ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny. Zgodnie z tym przepisem przedsiębiorcą jest osoba fizyczna, osoba prawna i jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 33¹ § 1, prowadząca we własnym imieniu działalność gospodarczą lub zawodową ale jest też organizator turystyki i sprzedawca biletów. Zgodnie z projektowanym art. 205a ust. 1 w postępowaniu w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich jest rozwiązywany spór między pasażerem a przewoźnikiem lotniczym. Pojęcia te należy rozumieć zgodnie z definicjami zawartymi w bezpośrednio stosowanym rozporządzeniu nr 261/2004/WE. Zgodnie z art. 2 lit. a rozporządzenia nr 261/2004/WE „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na prowadzenie działalności.	
c) "umowa sprzedaży" oznacza każdą umowę, na mocy której przedsiębiorca przenosi lub zobowiązuje się do przeniesienia własności towarów na konsumenta, a konsument płaci lub zobowiązuje się do zapłacenia ich ceny, w tym również każdą umowę, której przedmiotem są równocześnie towary oraz usługi; d) "umowa o świadczenie usług" oznacza każdą umowę inną niż umowa sprzedaży, na mocy której przedsiębiorca świadczy lub zobowiązuje się do świadczenia usługi na rzecz konsumenta, a konsument płaci lub zobowiązuje się do zapłacenia jej ceny;	N	-	Wyjaśnienie: Zgodnie z art. 535 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny przez umowę sprzedaży sprzedawca zobowiązuje się przenieść na kupującego własność rzeczy i wydać mu rzecz, a kupujący zobowiązuje się rzecz odebrać i zapłacić sprzedawcy cenę. Stosownie do art. 750 Kodeksu cywilnego do umów o świadczenie usług, które nie są uregulowane innymi przepisami, stosuje się odpowiednio przepisy o zleceniu. Przepisy o zleceniu zostały zawarte w art. 734-751 Kodeksu cywilnego. Na podstawie art. 734 § 1 Kodeksu cywilnego przez umowę	

				zlecenia przyjmujący zlecenie zobowiązuje się do dokonania określonej czynności prawnej dla dającego zlecenie.
e) "spór krajowy" oznacza spór powstały w związku z umową sprzedaży towarów lub umową o świadczenie usług w sytuacji, w której w momencie zamawiania towarów lub usług konsument ma miejsce zamieszkania w tym samym państwie członkowskim, w którym przedsiębiorca ma siedzibę; f) "spór transgraniczny" oznacza spór powstały w związku z umową sprzedaży towarów lub umową o świadczenie usług w sytuacji, w której w momencie zamawiania towarów lub usług konsument ma miejsce zamieszkania w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym przedsiębiorca ma siedzibę;	N	-	-	
g) "postępowanie ADR" oznacza postępowanie, o którym mowa w art. 2, spełniające wymogi niniejszej dyrektywy i prowadzone przez podmiot ADR;	N	-	-	
h) "podmiot ADR" oznacza każdy podmiot, bez względu na nadaną mu lub używaną w stosunku do niego nazwę, utworzony na stałe i oferujący rozstrzygnięcie sporu w ramach postępowania ADR, umieszczony w wykazie zgodnie z art. 20 ust. 2;	N	-	-	Wyjaśnienie: Zgodnie z projektowanymi art. 205a ust. 1 i 3 postępowanie w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich prowadzi działający przy Prezesie Urzędu Rzecznik Praw Pasażera, wyznaczony przez Prezesa Urzędu na okres 5 lat, spośród pracowników Urzędu. W tym zakresie Rzecznik Praw Pasażera 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.
i) "właściwy organ" oznacza każdy organ publiczny ustanowiony na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym wyznaczony przez państwo członkowskie do celów niniejszej dyrektywy.	N	-	-	
2. Przedsiębiorca "ma siedzibę": - jeśli przedsiębiorca jest osobą fizyczną - tam, gdzie znajduje się jego miejsce prowadzenia działalności, - jeśli przedsiębiorca jest spółką lub inną osobą prawną lub stowarzyszeniem osób fizycznych lub prawnych - tam, gdzie znajduje się jego siedziba statutowa, główny organ	N			Wyjaśnienie: Osoby prawne: Stosownie do art. 41 Kodeksu cywilnego jeżeli ustawa lub oparty na niej statut nie stanowi inaczej, siedzibą osoby prawnej jest jej miejscowość, w której ma siedzibę

	zarządzający lub miejsce prowadzenia działalności, w tym oddział, agencja lub inny zakład. 3. Podmiot ADR "ma siedzibę": - jeśli jest on prowadzony przez osobę fizyczną - w miejscu, w którym prowadzi działalność ADR, - jeśli jest on prowadzony przez osobę prawną lub stowarzyszenie osób fizycznych lub prawnych - w miejscu, w którym ta osoba prawna lub stowarzyszenie osób fizycznych lub prawnych prowadzi działalność ADR, - jeśli jest on prowadzony przez organ lub inny podmiot publiczny - w miejscu, gdzie znajduje się siedziba tego organu administracyjnego lub innego podmiotu publicznego.	N		jej organ zarządzających. Osoby fizyczne: Zgodnie z art. 2 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. o Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej i Punkcie Informacji dla Przedsiębiorcy (Dz. U. poz. 647, 1544 i 1629) zadaniem Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej jest ewidencjonowanie przedsiębiorców będących osobami fizycznymi. W świetle art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy, wpisowi do CEIDG podlegają adres do doręczeń oraz - jeżeli przedsiębiorca takie miejsce posiada - adres stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej;
Art. 5	1. Państwa członkowskie ułatwiają konsumentom dostęp do postępowań ADR i zapewniają możliwość poddania sporów objętych niniejszą dyrektywą i dotyczących przedsiębiorcy mającego siedzibę na ich terytoriach pod rozstrzygnięcie podmiotu ADR, który spełnia wymogi określone w niniejszej dyrektywie.	T	Art. 205a ust. 1, 2	205a. 1. Przy Prezesie Urzędu działa Rzecznik Praw Pasażerów prowadzący postępowanie w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich między pasażerem a przewoźnikiem lotniczym w zakresie roszczeń majątkowych wynikających z przepisów: 1) rozporządzenia nr 261/2004/WE, 2) 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.
Art. 5 ust. 2 -7	2. Państwa członkowskie zapewniają, aby podmioty ADR: a) prowadziły aktualną stronę internetową umożliwiającą stronom łatwy dostęp do informacji dotyczących postępowań ADR i pozwalającą konsumentom na wniesienie skargi i przekazanie wymaganych dokumentów towarzyszących w	T	Art. 205a ust. 18	Art. 205a. 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.

formie elektronicznej; b) udostępniały stronom, na ich wniosek, informacje określone w lit. a) na trwałym nośniku; c) w stosownych przypadkach, umożliwiały konsumentom wnoszenie skarg w formie nielektronicznej; d) umożliwiały wymianę informacji między stronami za pomocą środków elektronicznych lub - w stosownych przypadkach - pocztą; e) umożliwiały rozpatrzenie zarówno sporów krajowych, jak i transgranicznych, w tym sporów objętych rozporządzeniem (UE) nr 524/2013; oraz f) przy rozstrzyganiu sporów objętych niniejszą dyrektywą podejmowały środki niezbędne do tego, by przetwarzanie danych osobowych było zgodne z zasadami ochrony danych osobowych określonymi w przepisach krajowych w sprawie wdrożenia dyrektywy 95/46/WE w państwie członkowskim, w którym dany podmiot ADR ma siedzibę.			
3. Państwa członkowskie mogą wypełnić obowiązek nałożony w ust. 1 poprzez zapewnienie istnienia dodatkowego podmiotu ADR właściwego do rozstrzygania sporów określonych w tym ustępie, do których rozstrzygnięcia żaden istniejący podmiot ADR nie jest właściwy. Państwa członkowskie mogą również wypełnić ten obowiązek, korzystając z podmiotów ADR mających siedzibę w innym państwie członkowskim lub regionalnych, transgranicznych lub ogólnoeuropejskich podmiotów rozstrzygania sporów, w przypadku gdy przedsiębiorcy z różnych państw członkowskich są objęci zakresem działania tego samego podmiotu ADR, bez uszczerbku dla ich odpowiedzialności w zakresie zagwarantowania pełnego zasięgu i dostępu do podmiotów ADR.	T	Art. 205a ust. 13	Art. 205a. 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.

4. Państwa członkowskie mogą według swego uznania zezwolić podmiotom ADR na utrzymanie w mocy lub wprowadzenie przepisów proceduralnych, które umożliwią im odmowę rozpatrzenia danego sporu ze względu na to, że: a) konsument nie podjął próby skontaktowania się z danym przedsiębiorcą, aby omówić swoją skargę i rozwiązać problem bezpośrednio z przedsiębiorcą; b) spór jest błahy lub skarga służy spowodowaniu uciążliwości dla drugiej strony; c) spór jest lub był uprzednio rozpatrywany przez inny podmiot ADR lub przez sąd; d) wartość przedmiotu sporu jest wyższa lub niższa od pewnego ustalonego z góry progu finansowego; e) konsument nie poddał sporu pod rozpatrzenie podmiotu ADR w ustalonym z góry terminie, który nie może być krótszy niż jeden rok od daty złożenia przedsiębiorcy skargi; f) rozpatrzenie tego typu sporu spowodowałoby poważne zakłócenie skutecznego działania podmiotu ADR. W przypadku gdy zgodnie ze swoimi przepisami proceduralnymi podmiot ADR nie jest w stanie rozpatrzyć skargi, która została mu przedłożona, podmiot ten w terminie trzech tygodni od otrzymania skargi przedstawia obu stronom uzasadnienie przyczyn niemożności rozpatrzenia danego sporu. Takie przepisy proceduralne nie mogą znacząco utrudniać konsumentom dostępu do postępowań ADR, w tym w przypadku sporów transgranicznych.	T	Art. 205a ust. 16 i 17	Art. 205a. 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.
5. Państwa członkowskie zapewniają, by w przypadku gdy podmioty ADR mają możliwość ustalania z góry progów finansowych ograniczających dostęp do postępowań ADR, progi te nie były ustalane na poziomie, który w znaczący sposób ograniczyłby konsumentom dostęp do rozpatrywania skarg przez podmioty ADR.	N	-	-
6. W przypadkach, w których zgodnie z przepisami proceduralnymi, o których mowa w ust. 4, podmiot ADR nie jest w stanie rozpatrzyć skargi, która została mu przedłożona, od państwa członkowskiego nie wymaga się zagwarantowania	N	-	-

	konsumentowi możliwości złożenia skargi do innego podmiotu ADR.			
	7. W przypadkach, w których podmiot ADR zajmujący się sporami w konkretnym sektorze gospodarki jest właściwy do rozpatrywania sporów dotyczących prowadzącego działalność w tym sektorze przedsiębiorcy, który nie jest członkiem organizacji lub zrzeszenia prowadzącego lub finansującego podmiot ADR, uznaje się, że państwo członkowskie wypełniło swój obowiązek wynikający z ust. 1 również w odniesieniu do sporów odnoszących się do tego przedsiębiorcy.	N	-	-
Art. 6	1. Państwa członkowskie zapewniają, by osoby fizyczne odpowiedzialne za ADR posiadały niezbędną wiedzę fachową i były niezależne oraz bezstronne. Zapewnia się to poprzez dopilnowanie, by takie osoby: a) miały konieczną wiedzę i umiejętności w dziedzinie alternatywnego lub sądowego rozstrzygania sporów konsumenckich, jak również ogólną znajomość prawa; b) były powoływane na wystarczający czas gwarantujący niezależność ich działania i nie mogły zostać zwolnione z ich obowiązków bez wyraźnej przyczyny; c) nie otrzymywały żadnych wytycznych od którejkolwiek ze stron lub od ich przedstawicieli; d) otrzymywały wynagrodzenie niepowiązane z wynikiem danego postępowania; e) bez zbędnej zwłoki ujawniły podmiotowi ADR wszelkie okoliczności, które mogą wpłynąć lub być postrzegane jako wpływające na ich niezależność lub bezstronność lub powodować konflikt interesów z jedną ze stron sporu, o którego rozstrzygnięcie są proszone. Obowiązek ujawniania takich okoliczności obowiązuje przez cały czas trwania procedury ADR. Nie ma on zastosowania w przypadku, gdy podmiotem ADR jest pojedyncza osoba fizyczna.	T	Art. 205a ust. 3-7, ust. 16	Art. 205a. 3. Rzecznika Praw Pasażera wyznacza Prezes Urzędu na okres 5 lat spośród pracowników Urzędu, którzy są: 1) 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.
	2. Państwa członkowskie zapewniają, by podmioty ADR miały procedury zapewniające, by w przypadku zaistnienia okoliczności, o których mowa w ust. 1 lit. e): a) dana osoba fizyczna została zastąpiona inną osobą fizyczną, której zostanie powierzone prowadzenie postępowania ADR; lub - w przypadku braku takiej możliwości - b) dana osoba fizyczna powstrzymała się od prowadzenia danego postępowania ADR, a podmiot ADR - tam, gdzie jest to możliwe - zaproponował stronom przekazanie sporu innemu podmiotowi ADR właściwemu do rozpatrzenia tego sporu; lub - w przypadku braku takiej możliwości - c) okoliczności zostały ujawnione stronom, a dana osoba fizyczna została dopuszczona do dalszego prowadzenia danego postępowania ADR tylko wtedy, gdy strony nie wyraziły sprzeciwu po otrzymaniu informacji o zachodzących okolicznościach i o swoim prawie do sprzeciwu. Niniejszy ustęp pozostaje bez uszczerbku dla art. 9 ust. 2 lit. a). W przypadku gdy podmiotem ADR jest pojedyncza osoba fizyczna, stosuje się wyłącznie lit. b) i c) akapitu pierwszego niniejszego ustępu.	T	Art. 205a ust. 2-5	Art. 205a. 2. W zakresie, o którym 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 są: 1) 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.
3. Jeżeli państwa członkowskie zezwolą na uznanie postępowań, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. a), za postępowania ADR w rozumieniu niniejszej dyrektywy, zapewniają one, by oprócz ogólnych wymogów zawartych w ust. 1 i 5 postępowania te spełniały następujące wymogi szczególne: a) osoby fizyczne odpowiedzialne za rozstrzyganie sporów są mianowane przez ciało kolegialne złożone z równej liczby przedstawicieli organizacji konsumentów i przedstawicieli przedsiębiorcy lub są członkami tego ciała kolegialnego; mianowanie następuje po przeprowadzeniu przejrzystego postępowania; b) okres kadencji osób fizycznych odpowiedzialnych za rozstrzyganie sporów wynosi co najmniej trzy lata, by zagwarantować niezawisłość ich działań; c) osoby fizyczne odpowiedzialne za rozstrzyganie sporów zobowiązują się nie pracować na rzecz przedsiębiorcy, organizacji zawodowej lub stowarzyszenia branżowego, do których należy dany przedsiębiorca, przez okres trzech lat od zakończenia ich funkcji w podmiocie zajmującym się rozstrzyganiem sporów; d) podmiot zajmujący się rozstrzyganiem sporów nie ma żadnego powiązania hierarchicznego ani funkcjonalnego z przedsiębiorcą, jest wyraźnie oddzielony od podmiotów operacyjnych należących do przedsiębiorcy i dysponuje wystarczającym budżetem, by realizować swe zadania, oddzielnym w stosunku do budżetu ogólnego przedsiębiorcy.	N	-	-	
4. W przypadku gdy osoby fizyczne odpowiedzialne za ADR są zatrudnione wyłącznie przez stowarzyszenie branżowe lub organizację zawodową, do których należy dany przedsiębiorca, lub też otrzymują wynagrodzenie wyłącznie od nich, państwa członkowskie zapewniają, by oprócz ogólnych wymogów zawartych w ust. 1 i 5 dysponowały one oddzielnym i celowym budżetem wystarczającym do wypełniania przez nie swych zadań. Niniejszy ustęp nie dotyczy przypadków, gdy dane osoby	N	-	-	

	fizyczne wchodzi w skład organu kolegiального składającego się z równej liczby przedstawicieli danego stowarzyszenia branżowego lub organizacji zawodowej, przez które są zatrudnieni lub od których otrzymują wynagrodzenie, oraz organizacji konsumentów.			
	5. Państwa członkowskie zapewniają, by podmioty ADR, w których osoby fizyczne odpowiedzialne za rozstrzyganie sporów stanowią część organu kolegiального, zapewniały w tym organie równą liczbę przedstawicieli interesów konsumentów i przedstawicieli interesów przedsiębiorców.	N	-	-
	6. Do celów ust. 1 lit. a) państwa członkowskie zachęcają podmioty ADR do prowadzenia szkoleń dla osób fizycznych odpowiadających za ADR. Jeżeli prowadzone są takie szkolenia, właściwe organy, na podstawie informacji otrzymanych zgodnie z art. 19 ust. 3 lit. g), monitorują programy szkoleniowe tworzone przez podmioty ADR.	N	-	-
Art. 7	1. Państwa członkowskie zapewniają, by podmioty ADR udostępniały publicznie na swoich stronach internetowych, na wniosek - na trwałym nośniku oraz za pomocą wszelkich innych środków, które uznają za stosowne, jasne i zrozumiałe, informacje na temat: a) swych danych kontaktowych, w tym adresu pocztowego i adresu poczty elektronicznej; b) faktu, że podmioty ADR znajdują się w wykazie zgodnie z art. 20 ust. 2; c) osób fizycznych odpowiedzialnych za ADR, sposobów ich wyznaczania oraz długości ich mandatu; d) wiedzy specjalistycznej, bezstronności i niezawisłości osób fizycznych odpowiedzialnych za ADR, w przypadku gdy są one zatrudnione wyłącznie przez przedsiębiorcę lub otrzymują wynagrodzenie wyłącznie od tego przedsiębiorcy; e) swojego członkostwa w sieciach podmiotów ADR ułatwiających rozstrzyganie sporów transgranicznych, o ile ma zastosowanie; f) rodzajów sporów, do których rozpatrywania są właściwe, w tym wszelkich progów, o ile mają zastosowanie; g) przepisów proceduralnych regulujących	T	Art. 205a ust. 18	Art. 205a. 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.

	rozstrzyganie sporu oraz podstaw, zgodnie z którymi podmiot ADR może odmówić rozpatrzenia danego sporu zgodnie z art. 5 ust. 4; h) języków, w jakich można składać skargi do podmiotu ADR i w jakich prowadzone jest postępowanie ADR; i) rodzajów norm, na których podmiot ADR może się opierać przy rozstrzyganiu sporów (np. przepisy prawne, zasada sprawiedliwości, kodeksy postępowania); j) wszelkich wstępnych wymogów, które strony muszą spełnić, zanim postępowanie ADR będzie mogło zostać wszczęte, w tym wymogu podjęcia przez konsumenta próby rozwiązania problemu bezpośrednio z przedsiębiorcą; k) możliwości wycofania się przez strony z danego postępowania; l) ewentualnych kosztów, które mają ponieść strony, łącznie z wszelkimi przepisami dotyczącymi orzekania o kosztach na zakończenie postępowania; m) średniego czasu trwania postępowania ADR; n) skutków prawnych wyniku postępowania ADR, w tym - jeżeli ma to zastosowanie - kar za nieprzestrzeganie w przypadku decyzji o skutkach wiążących dla stron; o) wykonalności decyzji ADR, jeżeli jest to właściwe. 2. Państwa członkowskie zapewniają, by podmioty ADR udostępniały publicznie na swoich stronach internetowych, na wniosek - na trwałym nośniku oraz za pomocą wszelkich innych środków, które uznają za stosowne, roczne sprawozdania z działalności. Sprawozdania te powinny zawierać następujące informacje związane ze sporami zarówno krajowymi, jak i transgranicznymi: a) liczbę otrzymanych sporów oraz rodzajów skarg, z którymi były one związane; b) wszelkich powtarzalnych lub istotnych problemów, które występują często i prowadzą do sporów między konsumentami a przedsiębiorcami; do takich informacji dołączone mogą zostać zalecenia dotyczące unikania lub rozwiązywania podobnych problemów w przyszłości, aby poprawiać standardy przedsiębiorców i ułatwiać wymianę informacji i najlepszych praktyk; c) odsetek sporów, których rozpatrzenia podmiot ADR			

	odmówił, oraz udział procentowy poszczególnych rodzajów uzasadnień takiej odmowy, o których mowa w art. 5 ust. 4; d) w przypadku postępowań, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. a), odsetek zaproponowanych lub narzuconych rozstrzygnięć na korzyść konsumenta, na korzyść przedsiębiorcy oraz sporów rozstrzygniętych polubownie; e) odsetek postępowań ADR, które przerwano, a także - o ile są znane - powody ich przerwania; f) średni czas rozstrzygania sporów; g) odsetek przypadków, w których strony zastosowały się do wyniku postępowania, o ile jest on znany; h) informacje o współpracy podmiotów ADR w ramach sieci podmiotów ADR, która ułatwia rozstrzyganie sporów transgranicznych, jeżeli dotyczy.			
Art. 8	Państwa członkowskie zapewniają, by postępowania ADR były skuteczne i spełniały następujące wymogi: a) postępowanie ADR jest łatwo dostępne dla obu stron w formie internetowej i nieinternetowej bez względu na ich siedzibę lub miejsce zamieszkania;	T	Art. 205a ust. 18	Art. 205a. 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.
	b) strony mogą uczestniczyć w postępowaniu bez obowiązku korzystania z pomocy prawnika lub doradcy prawnego, jednakże w ramach postępowania strony nie mogą być pozbawione prawa do zasięgnięcia niezależnej porady ani do bycia reprezentowanym lub wspieranym przez stronę trzecią na dowolnym jego etapie;	T	Art. 205a ust. 18	Art. 205a. 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.
	c) postępowanie ADR jest dla konsumentów nieodpłatne lub dostępne za opłatą o nieznacznej wysokości;	N	Brak przepisu o odpłatności	Wyjaśnienie: W projektowanej ustawie brak przepisów, które stanowiłyby podstawę prawną nałożenia na strony jakiegokolwiek opłaty związanej z prowadzeniem postępowania. <i>A contrario</i> opłata nie będzie zatem pobierana.
	d) podmiot ADR, do którego wniesiono skargę, powiadamia o tym strony sporu natychmiast po otrzymaniu wszystkich dokumentów zawierających odpowiednie informacje dotyczące skargi;	T	Art. 205a ust. 8-12, 18	Art. 205a. 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. 18. W zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się

	b) strony, zanim zgodzą się one na zaproponowane rozwiązanie lub zastosują się do niego, zostały poinformowane, że: (i) mogą nie zgodzić się z zaproponowanym rozwiązaniem lub nie zastosować się do niego; (ii) udział w postępowaniu nie wyklucza możliwości dochodzenia roszczeń w postępowaniu sądowym; (iii) zaproponowane rozwiązanie może różnić się od wyniku ustalonego przez sąd na podstawie zastosowania przepisów prawa; c) strony, zanim zgodzą się one na zaproponowane rozwiązanie lub zastosują się do niego, zostały poinformowane o prawnych skutkach zgody na to rozwiązanie lub zastosowania się do niego; d) stronom, zanim wyrażą one zgodę na zaproponowane rozwiązanie lub rozwiązanie polubowne, dano rozsądny czas do namysłu.			
	3. W przypadku gdy zgodnie z prawem krajowym postępowania ADR przewidują, że ich wynik jest wiążący dla przedsiębiorcy, jeżeli konsument przyjął zaproponowane rozwiązanie, art. 9 ust. 2 traktuje się jako mający zastosowanie wyłącznie do konsumenta.	N	-	-
Art.10	1. Państwa członkowskie zapewniają, by zawarte przez konsumenta i przedsiębiorcę porozumienie o złożeniu skarg do podmiotu ADR nie było wiążące dla konsumenta, jeżeli zostało zawarte przed powstaniem sporu i skutkuje pozbawieniem konsumenta prawa do wniesienia do sądu sprawy o rozstrzygnięcie sporu. 2. Państwa członkowskie zapewniają, by - w odniesieniu do postępowań ADR mających na celu rozstrzygnięcie sporu przez narzucenie rozwiązania - narzucenie wiążącego rozwiązania stronom było możliwe jedynie w przypadku, w którym strony zostały uprzednio poinformowane o wiążącym charakterze rozwiązania i wyraziły na to zgodę. Wyrażenie zgody przez przedsiębiorcę nie jest wymagane, jeżeli rozwiązania te są wiążące dla przedsiębiorców zgodnie z przepisami krajowymi.	T	Art. 205a ust. 12 i 18	Art. 205a. 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. 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.

Art. 11	1. Państwa członkowskie zapewniają w postępowaniach ADR mających na celu rozstrzygnięcie sporu poprzez narzucenie rozwiązania konsumentowi, by: a) w sytuacji gdy nie zachodzi kolizja praw, narzucone rozwiązanie nie mogło prowadzić do pozbawienia konsumenta ochrony przyznawanej mu przez przepisy, których - zgodnie z prawem państwa członkowskiego zwykłego pobytu konsumenta i przedsiębiorcy - nie można wyłączyć w drodze umowy; b) w sytuacji gdy zachodzi kolizja praw, jeżeli prawo dotyczące umów sprzedaży lub umów o świadczenie usług jest określone zgodnie z art. 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 593/2008, rozwiązanie narzucane przez podmiot ADR nie prowadziło do pozbawienia konsumenta ochrony przyznawanej mu przez przepisy, których stosowania - zgodnie z prawem państwa członkowskiego zwykłego pobytu konsumenta - nie można wyłączyć w drodze umowy; c) w sytuacji gdy zachodzi kolizja praw, jeżeli prawo dotyczące umów sprzedaży lub umów o świadczenie usług jest określone zgodnie z art. 5 ust. 1-3 konwencji rzymskiej z dnia 19 czerwca 1980 r. o prawie właściwym dla zobowiązań umownych, rozwiązanie narzucane przez podmiot ADR nie prowadziło do pozbawienia konsumenta ochrony przyznawanej mu przez bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa państwa członkowskiego, które jest państwem zwykłego pobytu danego konsumenta. 2. Do celów niniejszego artykułu "miejsce zwykłego pobytu" ustala się zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 593/2008.	N	-	-
Art. 12	1. Państwa członkowskie zapewniają, aby upływ terminu przedawnienia w trakcie postępowania ADR, którego wynik nie jest wiążący, nie pozbawiał stron, które próbują rozwiązać spór, możliwości wszczęcia w późniejszym czasie postępowania sądowego dotyczącego tego sporu. 2. Ust. 1 pozostaje bez uszczerbku dla przepisów dotyczących okresu zawartych w umowach międzynarodowych, których stroną są państwa członkowskie.	T	Art. 205a ust. 18	Art. 205a. 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.
Art. 13	1. Państwa członkowskie zapewniają, by przedsiębiorcy	T	Art. 205a ust. 18	Art. 205a. 18. W zakresie nieuregulowanym w ustawie

	mający siedziby na ich terytorium informowali konsumentów o podmiocie ADR lub podmiotach ADR, które są dla właściwe dla tych przedsiębiorców, w przypadkach gdy zobowiązują się oni lub są zobowiązani do korzystania z tych podmiotów, do celów rozstrzygania sporów z konsumentami. Informacje te powinny obejmować adres strony internetowej stosownego podmiotu ADR lub podmiotów ADR. 2. Informacje, o których mowa w ust. 1, należy udostępniać w sposób jasny, zrozumiały i łatwo dostępny na stronie internetowej przedsiębiorcy, jeśli taka strona istnieje, i, w stosownych przypadkach, w ogólnych warunkach umów sprzedaży lub umów świadczenia usług między przedsiębiorcą a konsumentem. 3. Państwa członkowskie zapewniają, by w przypadkach, gdy spór między konsumentem a przedsiębiorcą mającymi siedzibę na ich terytorium nie może zostać rozstrzygnięty w następstwie skargi złożonej przez konsumenta bezpośrednio przedsiębiorcy, przedsiębiorca przedstawił konsumentowi informacje, o których mowa w ust. 1, określając, czy zamierza skorzystać z odpowiednich podmiotów ADR do rozstrzygnięcia danego sporu. Informacji tych udziela się na papierze lub innym trwałym nośniku.			stosuje się przepisy ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich, z tym że spór może być prowadzony pomiędzy przedsiębiorcami.
Art. 14	1. Państwa członkowskie zapewniają, by - w odniesieniu do sporów powstałych w związku z transgranicznymi umowami sprzedaży towarów lub umów o świadczenie usług - konsumenci mogli uzyskać pomoc w dostępie do podmiotu ADR działającego w innym państwie członkowskim, który jest właściwy do rozpatrzenia ich sporu transgranicznego. 2. Państwa członkowskie powierzają odpowiedzialność za zadanie, o którym mowa w ust. 1, swym centrom należącym do Sieci Europejskich Centrów Konsumenckich, organizacjom konsumenckim lub dowolnemu innemu podmiotowi.	N	-	-
Art. 15	1. Państwa członkowskie zapewniają, by podmioty ADR, centra należące do Sieci Europejskich Centrów Konsumenckich oraz, w stosownych przypadkach, podmioty wyznaczone zgodnie z art. 14 ust. 2 udostępniały do publicznej wiadomości na swoich stronach internetowych	T	Art. 205a ust. 18	Art. 205a. 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.

	poprzez dodanie linku do strony internetowej Komisji oraz - o ile to tylko możliwe - na trwałym nośniku dostępnym w ich siedzibie, wykaz podmiotów ADR, o których mowa w art. 20 ust. 4. 2. Państwa członkowskie zachęcają stosowne organizacje konsumenckie i stowarzyszenia przedsiębiorców do udostępniania do publicznej wiadomości na swoich stronach internetowych oraz za pomocą wszelkich innych metod, które uznają za stosowne, wykaz podmiotów ADR, o którym mowa w art. 20 ust. 4. 3. Komisja i państwa członkowskie zapewniają odpowiednie rozpowszechnienie informacji na temat dostępu konsumentów do postępowań ADR w rozstrzyganiu sporów objętych niniejszą dyrektywą. 4. Komisja i państwa członkowskie podejmują dodatkowe środki, aby zachęcać organizacje konsumenckie i organizacje przedsiębiorców na szczeblu Unii i na szczeblu krajowym do rozpowszechniania wiedzy o podmiotach ADR i prowadzonych przez nie postępowaniach oraz do promowania korzystania z ADR przez przedsiębiorców i konsumentów. Organizacje te są również zachęcane do przekazywania konsumentom informacji na temat właściwych podmiotów ADR, kiedy otrzymują skargi od konsumentów.			
Art. 16	1. Państwa członkowskie zapewniają, by podmioty ADR współpracowały w zakresie rozstrzygania sporów transgranicznych i prowadziły regularną wymianę najlepszych praktyk, zarówno w zakresie rozstrzygania sporów transgranicznych, jak i krajowych. 2. Komisja wspiera i ułatwia tworzenie sieci krajowych podmiotów ADR oraz wymianę i rozpowszechnianie ich najlepszych praktyk i doświadczeń. 3. Jeśli w Unii istnieje sieć podmiotów ADR ułatwiających rozstrzyganie sporów transgranicznych w danej branży, państwa członkowskie zachęcają podmioty ADR zajmujące się rozpatrywaniem sporów w tej branży do zostania członkami tej sieci. 4. Komisja publikuje wykaz zawierający nazwy i dane kontaktowe sieci, o których mowa w ust. 3. Komisja	N	-	Wyjaśnienie: Zgodnie z art. 44 ust. 2 ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich (Dz. U. poz. 1823), organem odpowiedzialnym za współpracę między podmiotami uprawnionymi w zakresie rozwiązywania sporów transgranicznych oraz wymianę dobrych praktyk i doświadczeń w zakresie rozwiązywania sporów krajowych i transgranicznych jest Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

	aktualizuje ten wykaz, kiedy zachodzi taka konieczność.			
Art. 17	1. Państwa członkowskie zapewniają współpracę między podmiotami ADR a organami krajowymi, którym powierzono egzekwowanie aktów prawnych Unii w zakresie ochrony konsumentów. 2. Współpraca ta obejmuje w szczególności wymianę informacji o praktykach w konkretnych sektorach gospodarki, na które konsumenci wielokrotnie składali skargi. Obejmuje ona także dokonywanie oceny merytorycznej oraz przekazywanie informacji przez takie organy krajowe podmiotom ADR, jeśli taka ocena lub informacje są niezbędne do rozpatrywania poszczególnych sporów i są już dostępne. 3. Państwa członkowskie zapewniają zgodność współpracy i wymiany informacji, o których mowa w ust. 1 i 2, z zasadami ochrony danych osobowych określonymi w dyrektywie 95/46/WE. 4. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla przepisów dotyczących tajemnicy zawodowej i handlowej mających zastosowanie do organów krajowych wdrażających akty prawne Unii w zakresie ochrony konsumentów. Podmiotów ADR dotyczą zasady zachowania tajemnicy służbowej lub inne równoważne obowiązki w zakresie poufności określone w przepisach państwa członkowskiego, w którym mają siedzibę.	N	-	Wyjaśnienie: Stosownie do art. 44 ust. 1 ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich (Dz. U. poz. 1823), Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów koordynuje współpracę między podmiotami uprawnionymi a organami, do których zadań należy ochrona konsumentów, w zakresie: 1) udostępniania podmiotom uprawnionym informacji oraz opinii tych organów; 2) wymiany informacji o praktykach w poszczególnych sektorach rynku, w których najczęściej pojawiają się skargi konsumentów.
Art. 18	1. Każde państwo członkowskie wyznacza właściwy organ, który będzie pełnił funkcje określone w art. 19 i 20. Każde państwo członkowskie może wyznaczyć więcej niż jeden właściwy organ. Jeżeli państwo członkowskie wyznacza więcej niż jeden organ, określa również, który z właściwych organów będzie punktem kontaktowym z Komisją. Każde państwo członkowskie przekazuje Komisji informacje o właściwym organie lub - w stosownych przypadkach - właściwych organach, w tym o punkcie kontaktowym. 2. Komisja ustanawia wykaz właściwych organów, obejmujący - w stosownych przypadkach - punkt kontaktowy, o których otrzymała informacje zgodnie z ust. 1, i publikuje go w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i>.	N	-	Wyjaśnienie: W art. 54 ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich (Dz. U. poz. 1823) wprowadzono zmianę w ustawie o ochronie konkurencji i konsumentów, mającą na celu rozszerzenie zakresu działań Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. W wyniku tej zmiany w art. 31 po pkt 7 tej ustawy dodano pkt 7a, zgodnie z którym do zadań Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów należy wykonywanie zadań określonych w ustawie z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich (Dz. U. poz. 1823).”;

Art. 19 ust. 1	1. Państwa członkowskie zapewniają, by mające siedzibę na ich terytorium podmioty zajmujące się rozstrzyganiem sporów, które mają zamiar zakwalifikować się jako podmioty ADR na mocy niniejszej dyrektywy i uzyskać wpis do wykazu zgodnie z art. 20 ust. 2, przekazywały właściwemu organowi następujące dane: a) ich nazwy, dane kontaktowe oraz adres strony internetowej; b) informacje na temat ich struktury i finansowania, w tym osób fizycznych odpowiedzialnych za rozstrzyganie sporów, ich wynagradzania, długości kadencji oraz tego, przez kogo są zatrudnione; c) swoje zasady proceduralne; d) w stosownych przypadkach, pobierane przez nie opłaty; e) średni czas trwania postępowania w sprawie rozstrzygnięcia sporu; f) język lub języki, w jakich można składać skargi i w jakich prowadzone jest postępowanie w sprawie rozstrzygnięcia sporu; g) oświadczenie w sprawie rodzajów sporów objętych postępowaniem w sprawie rozstrzygnięcia sporu; h) podstaw, na jakich podmiot zajmujący się rozstrzyganiem sporów może odmówić rozpatrywania danego sporu zgodnie z art. 5 ust. 4; i) uzasadnionego oświadczenia na temat tego, czy dany podmiot kwalifikuje się jako podmiot ADR objęty zakresem stosowania niniejszej dyrektywy i spełnia wymogi jakościowe określone w rozdziale II. W przypadku zmian w informacjach, o których mowa w lit. a)-h), podmioty ADR bez zbędnej zwłoki informują o nich właściwy organ.	N	-	Wyjaśnienie: Katalog dokumentów i informacji, jakie powinien przekazać podmiot ADR Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów celem wpisania do Rejestru podmiotów uprawnionych określa art. 21 ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich (Dz. U. poz. 1823).
Art. 19 ust. 2 i 3	2. W przypadku gdy państwa członkowskie postanowią zezwolić na postępowania, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. a), zapewniają, by podmioty ADR prowadzące takie postępowania przekazywały właściwemu organowi - oprócz informacji i oświadczeń, o których mowa w ust. 1 - informacje niezbędne do oceny przestrzegania przez nie szczegółowych dodatkowych wymogów w zakresie niezależności i przejrzystości określonych w art. 6 ust. 3.	N	-	-

	3. Państwa członkowskie zapewniają, by podmioty ADR co dwa lata przekazywały właściwym organom informacje dotyczące: a) liczby otrzymanych sporów oraz rodzajów skarg, z którymi były one związane; b) odsetka postępowań ADR, które przerwano przed osiągnięciem wyniku; c) średniego czasu rozstrzygnięcia przedłożonych sporów; d) odsetek przypadków zastosowania się do rezultatu postępowań ADR, jeśli jest on znany; e) wszelkich powtarzających się lub istotnych problemów, które występują często i prowadzą do sporów między konsumentami a przedsiębiorcami; Informacjom przekazywanym w tym względzie mogą towarzyszyć zalecenia dotyczące unikania lub rozwiązywania takich problemów w przyszłości; f) w stosownych przypadkach, oceny skuteczności ich współpracy w ramach sieci podmiotów ADR ułatwiających rozstrzygnięcie sporów transgranicznych; g) w stosownych przypadkach - szkoleń odbytych przez osoby fizyczne odpowiedzialne za ADR zgodnie z art. 6 ust. 6; h) oceny skuteczności postępowania ADR oferowanego przez dany podmiot i możliwych sposobów poprawy osiągniętych przez niego wyników.	T	Art. 205a ust. 18	Art. 205a. 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.
Art. 20	1. Każdy właściwy organ ocenia, w szczególności na podstawie informacji otrzymanych zgodnie z art. 19 ust. 1, czy zgłoszone mu podmioty zajmujące się rozstrzyganiem sporów kwalifikują się jako podmioty ADR objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy i czy spełniają wymogi określone w rozdziale II oraz w krajowych przepisach wdrażających ją, w tym w krajowych przepisach wykraczających poza wymogi niniejszej dyrektywy, zgodnie z prawem Unii. 2. Każdy właściwy organ, na podstawie oceny, o której mowa w ust. 1, sporządza wykaz wszystkich podmiotów ADR, o których został powiadomiony i które spełniają warunki określone w ust. 1. Wykaz ten obejmuje:	N	-	Wyjaśnienie: Zgodnie z art. 20 ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich (Dz. U. poz. 1823) organem właściwym w tym zakresie jest Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta.

a) nazwę, dane kontaktowe oraz adresy stron internetowych podmiotów ADR, o których mowa w akapicie pierwszym; b) w stosownych przypadkach, pobierane przez nie opłaty; c) język lub języki, w jakich można składać skargi i w jakich prowadzone jest postępowanie ADR; d) rodzaje sporów objętych postępowaniem ADR; e) sektory i kategorie sporów objęte zakresem działania poszczególnych podmiotów ADR; f) w stosownych przypadkach, informację o konieczności fizycznej obecności stron lub ich przedstawicieli, w tym oświadczenie dotyczące tego, czy postępowanie ADR jest lub może być prowadzona jako postępowanie ustne lub pisemne; g) wiążący lub niewiążący charakter wyniku postępowania; oraz h) podstaw, na jakich podmiot ADR może odmówić rozpatrywania danego sporu zgodnie z art. 5 ust. 4. Każdy właściwy organ przekazuje Komisji wykaz, o którym mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu. Jeżeli powiadomiono właściwy organ o zmianach informacji zgodnie z art. 19 ust. 1 akapit drugi, wykaz jest uaktualniany bez zbędnej zwłoki, a odpowiednie informacje przekazywane Komisji. Jeśli podmiot zajmujący się rozstrzyganiem sporów wymieniony w wykazie jako podmiot ADR na mocy niniejszej dyrektywy przestaje spełniać wymogi, o których mowa w ust. 1, zainteresowany właściwy organ kontaktuje się z danym podmiotem zajmującym się rozstrzyganiem sporów, przedstawiając mu wymogi, które ten podmiot przestał spełniać, i zwraca się do niego o niezwłoczne zagwarantowanie spełnienia wymogów. Jeżeli po upływie okresu trzech miesięcy dany podmiot zajmujący się rozstrzyganiem sporów nadal nie spełnia wymogów, o których mowa w ust. 1, właściwy organ usuwa ten podmiot zajmujący się rozstrzyganiem sporów z wykazu, o którym mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu. Wykaz ten jest aktualizowany bez zbędnej zwłoki, a stosowne informacje przekazuje się Komisji. 3. Jeżeli państwo członkowskie wyznaczyło więcej niż jeden właściwy organ, o wykazie i jego aktualizacjach, o których			

	mowa w ust. 2, Komisja jest powiadamiana za pośrednictwem punktu kontaktowego, o którym mowa w art. 18 ust. 1. Wykaz i jego aktualizacje dotyczą wszystkich podmiotów ADR mających siedzibę w tym państwie członkowskim. 4. Komisja ustanawia wykaz podmiotów ADR, o których została powiadomiona zgodnie z ust. 2, i uaktualnia ten wykaz, gdy zostanie poinformowana o zmianach. Komisja udostępnia do wiadomości publicznej wykaz i jego aktualizacje na swojej stronie internetowej i na trwałym nośniku. Komisja przekazuje ten wykaz i jego aktualizacje właściwym organom. Jeżeli państwo członkowskie wyznaczyło pojedynczy punkt kontaktowy zgodnie z art. 18 ust. 1, Komisja przekazuje mu ten wykaz i jego aktualizacje. 5. Każdy właściwy organ udostępnia do wiadomości publicznej skonsolidowany wykaz podmiotów ADR, o którym mowa w ust. 4, na swojej stronie internetowej, zamieszczając łącznie do stosownej strony internetowej Komisji. Ponadto każdy właściwy organ udostępnia do wiadomości publicznej ten skonsolidowany wykaz na trwałym nośniku. 6. Do dnia 9 lipca 2018 r., a następnie co cztery lata, każdy właściwy organ publikuje i przesyła Komisji sprawozdanie o rozwoju i funkcjonowaniu podmiotów ADR. W sprawozdaniu tym w szczególności: a) wskazuje się najlepsze praktyki podmiotów ADR; b) w stosownych przypadkach, w oparciu o dane statystyczne, wskazuje się niedociągnięcia, które utrudniają funkcjonowanie podmiotów ADR zarówno w sporach krajowych, jak i transgranicznych; c) w stosownych przypadkach przedstawia się zalecenia dotyczące sposobów poprawy efektywnego i skutecznego funkcjonowania podmiotów ADR. 7. Jeżeli państwo członkowskie wyznaczyło więcej niż jeden właściwy organ zgodnie z art. 18 ust. 1 akapit drugi, sprawozdanie, o którym mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, jest publikowane przez punkt kontaktowy, o którym mowa w art. 18 ust. 1. Sprawozdanie to dotyczy wszystkich podmiotów ADR mających siedzibę w tym państwie członkowskim.			
Art. 21	Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji	T	Art. 205b ust. 1 i	Należy wskazać, że zgodnie z projektowanym art.

	mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych w szczególności zgodnie z art. 13 i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.		2, art. 209b, art. 209w ust. 1 i 2	205b ust. 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. Stosownie do art. 205b ust. 2 Prezes Urzędu jest obowiązany przeprowadzić 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. Rozwiązanie takie – z uwagi na dobrowolność udziału przewoźnika lotniczego w postępowaniu w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich – pozwala na wszczęcie postępowania nadzorczego, przykładowo w przypadku gdy podmioty te nie chcą polubownego załatwienia sprawy, a jednocześnie istnieje uzasadnione podejrzenie naruszenia przez nie przepisów ww. rozporządzeń Unii Europejskiej, Skuteczne, proporcjonalne i odstraszające sankcje zostały natomiast zapewnione w art. 209b. Zgodnie bowiem z tym przepisem, 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 (...).

				Art. 209w. 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a–209um, 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 i 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. Na podstawie ww. przepisów, administracyjna kara pieniężna nakładana jest w drodze decyzji administracyjnej, po przeprowadzeniu stosownego postępowania nadzorczego, przy uwzględnieniu dyrektyw wymiaru kary wyznaczonych w art. 209w ust. 2.
Art. 22	W załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 dodaje się punkt w brzmieniu: „20. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich (dyrektywa w sprawie ADR w sporach konsumenckich) (Dz. U. L 165 z 18.6.2013, s. 63): art.13.”.	N	-	-
Art. 23	W załączniku I do dyrektywy 2009/22/WE dodaje się punkt w brzmieniu:	N	-	-

	„14. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich (dyrektywa w sprawie ADR w sporach konsumenckich) (Dz. U. L 165 z 18.6.2013, s. 63): art.13.”.			
Art. 24	1. Do dnia 9 lipca 2015 r. państwa członkowskie przekazują Komisji informacje dotyczące: a) w stosownych przypadkach, nazw i danych kontaktowych podmiotów wyznaczonych zgodnie z art. 14 ust. 2; oraz b) właściwych organów, w tym – w stosownych przypadkach – punktu kontaktowego, które zostały wyznaczone zgodnie z art. 18 ust. 1. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich późniejszych zmianach w tych informacjach. 2. Do dnia 9 stycznia 2016 r. państwa członkowskie przekazują Komisji pierwszy wykaz, o którym mowa w art. 20 ust. 2. 3. Komisja przekazuje państwom członkowskim informacje, o których mowa w ust. 1 lit. a).	N	-	-
Art. 25	Transpozycja 9 lipca 2015 r.	-	-	-

TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU:		Dyrektywa Rady 2000/79/UE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca 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)		
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Obowiązek wdrożenia T/N	Jedn. red.	Treść przepisu/ów projektu ustawy
Załącznik Klauzula 8 ust. 2 i 3	2. Maksymalny czas pracy w ciągu roku, w tym niektóre elementy gotowości w oczekiwaniu na przydzielenie obowiązków, stosownie do obowiązujących przepisów, wynosi 2 000 godzin, z czego zablokowany czas latania jest ograniczony do 900 godzin. 3. Maksymalny czas pracy w ciągu roku winien być rozłożony na cały rok, w takim zakresie, jak jest praktycznie możliwe.	T	Art. 102a ust. 1	Art. 102a. 1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych nie może przekraczać 1900 godzin w ciągu okresu rozliczeniowego wynoszącego rok kalendarzowy.
Załącznik Klauzula 9	Bez uszczerbku dla klauzuli 3, personelowi pokładowemu lotnictwa cywilnego przysługują, po uprzednim zawiadomieniu, następujące dni wolne od wszystkich obowiązków i gotowości: a) co najmniej siedem dni w miejscu zamieszkania w każdym miesiącu kalendarzowym, można tu wliczać okresy przerw w pracy wymagane przez prawo, i b) co najmniej 96 dni w miejscu zamieszkania w każdym roku kalendarzowym, można tu wliczać wszystkie okresy przerw w pracy wymagane przez prawo.	T	Art. 102a ust. 2	Art. 102a ust. 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.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego

Na podstawie art. 30 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego, stosowane przy tym dokumenty i ich wzory oraz sposób planowania kontroli, w tym opracowania planu kontroli.

§ 2. 1. Ilekcóć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) ustawie Prawo przedsiębiorców – rozumie się przez to ustawę z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2018 r. poz. 646);
- 3) Urzędzie – rozumie się przez to Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 4) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. O ile bezpośrednio stosowane przepisy powszechnie obowiązującego prawa Unii Europejskiej albo ratyfikowanych umów międzynarodowych nie stanowią inaczej, przez użyte w rozporządzeniu określenia:

- 1) audyt – rozumie się usystematyzowane, niezależne i udokumentowane działania służące uzyskaniu dowodów i obiektywnej ich ocenie, mające na celu stwierdzenie, do jakiego stopnia wymagania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego są spełnione;
- 2) inspekcja – rozumie się działania polegające na weryfikacji i obserwacji stopnia spełnienia wymagań przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego;
- 3) ekspert – rozumie się osobę niebędącą pracownikiem Urzędu upoważnioną przez Prezesa Urzędu do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

- 4) dowód z kontroli – rozumie się możliwe do zweryfikowania stwierdzenie faktu lub inną informację, która jest istotna ze względu na wymagania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego;
- 5) ustalenie z kontroli – rozumie się wynik oceny zebranych dowodów z kontroli w formie zgodności, niezgodności w odniesieniu do wymagań przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego;
- 6) niezgodność – rozumie się:
 - a) nieprawidłowości, o których mowa w pkt ARO.GEN.350 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.²⁾) – w stosunku do obszaru operacji lotniczych,
 - b) nieprawidłowości, o których mowa w pkt ARA.GEN.350 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.³⁾) – w stosunku do obszaru personelu lotniczego,
 - c) nieprawidłowości, o których mowa w pkt ADR.AR.C.055 załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego 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, Dz. Urz. WE L 27 z 01.02.2017, str. 99 oraz Dz. Urz. WE L 72 z 15.03.2018, str. 17) – w stosunku do obszaru lotnisk,
 - d) ustalenia, o których mowa w pkt 21.A.125.B, 21.A.158 oraz pkt 21.A.258 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 227 z 24.08.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 23 z 28.01.2014, str. 27, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2014, str. 17, Dz. Urz. UE L 123 z 24.04.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 24 z 30.01.2015, str. 5, Dz. Urz. UE L 106 z 24.04.2015, str. 18, Dz. Urz. UE L 206 z 01.08.2015, str. 21, Dz. Urz. UE L 330 z 16.12.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 198 z 23.07.2016, str. 13, Dz. Urz. UE L 350 z 22.12.2016, str. 126, Dz. Urz. UE L 145 z 08.06.2017, str. 26, Dz. Urz. UE L 235 z 13.09.2017 Dz. Urz. UE L 55 z 02.03.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 145 z 08.06.2017, str. 26, Dz. Urz. UE L 235 z 13.09.2017, str. 32 oraz Dz. Urz. UE L 71 z 14.03.2018, str. 1.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 100 z 5 kwietnia 2012, str. 1, Dz. Urz. UE L 23 z dnia 28.01.2014, str. 25, Dz. Urz. WE L 74 z 14.03.2014, str. 33, Dz. Urz. UE L 74 z 18.03.2015, str. 1 oraz Dz. Urz. WE L 91 z dnia 07.04.2016, str. 1.

powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczącego certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, Dz. Urz. WE L 4 z 09.01.2013, str. 36 oraz Dz. Urz. WE L 23 z 28.01.2014, str. 12, Dz. Urz. WE L 167 z 01.07.2015, str. 1 oraz Dz. Urz. WE L 3 z 06.01.2016, str. 3) – w stosunku do obszaru zdolności do lotu,

- e) niezgodności, o których mowa w pkt M.A.619, M.A.716, M.A.905 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdolności 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, Dz. Urz. WE L 176 z 07.07.2015, str. 4, Dz. Urz. WE L 241 z 17.09.2015, str. 16 oraz Dz. Urz. WE L 50 z 28.02.2017, str. 13) oraz niezgodności, o których mowa w pkt 145.A.95 załącznika II do tego rozporządzenia – w stosunku do obszaru ciągłej zdolności do lotu,
 - f) niezgodności, o których mowa w pkt 147.A.160 załącznika IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 w sprawie ciągłej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania – w stosunku do obszaru ciągłej zdolności do lotu oraz obszaru organizacji szkolących mechaników;
- 7) w zakresie nieuwjętym w pkt 6 – niezgodność – rozumie się niespełnienie wymagań przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego, klasyfikowanych jako:
- a) niezgodność pierwszego poziomu – rozumie się niezgodność stanowiącą bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa działalności w lotnictwie cywilnym oraz wymagającą natychmiastowego usunięcia jej przyczyn, skutkującą natychmiastowym wstrzymaniem wszelkich związanych z nią działań lub operacji do momentu jej trwałego usunięcia; a w przypadku niezgodności z obszarów zarządzania ruchem lotniczym (ATM) i służb żeglugi powietrznej (ANS), przy należyтым uwzględnieniu bezpieczeństwa ciągłości zapewniania służb żeglugi powietrznej,
 - b) niezgodność drugiego poziomu – rozumie się niezgodność:
 - poważną:

- – która może doprowadzić do niezgodności pierwszego poziomu albo trwale obniżyć lub utrudnić spełnienie wymagań bezpieczeństwa działalności w lotnictwie cywilnym i wymaga usunięcia jej przyczyn i skutków w terminie wskazanym w zaakceptowanym przez Prezesa Urzędu programie naprawczym; nieprzeprowadzenie działań korygujących we wskazanym terminie powoduje uznanie niezgodności za niezgodność poziomu pierwszego, albo,
 - – o charakterze systemowym, która trwale obniża lub utrudnia spełnienie wymagań działalności w lotnictwie cywilnym innych niż dotyczące bezpieczeństwa i która wymaga usunięcia jej przyczyn i skutków w terminie wskazanym w zaakceptowanym przez Prezesa Urzędu planie działań korygujących,
 - drobną, która nie ma bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo działalności w lotnictwie cywilnym, jednak stanowi uchybienie przepisów i utrudnia pełne wykorzystanie możliwości funkcjonowania organizacji; ma ona charakter jednostkowy i nie wymaga podjęcia działań systemowych, ale powinna być usunięta w możliwie krótkim terminie,
- c) niezgodności, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy;
- 8) działania korygujące – rozumie się działania podejmowane przez jednostkę kontrolowaną w celu trwałego usunięcia powstałej niezgodności lub jej przyczyny stwierdzonych podczas kontroli;
 - 9) program naprawczy – rozumie się dokument, w którym określono działania korygujące, jakie należy podjąć w celu trwałego usunięcia przyczyn i skutków nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli;
 - 10) organ kontroli – rozumie się Prezesa Urzędu oraz inne organy, wyspecjalizowane jednostki organizacyjne albo osoby, o których mowa w art. 22 ust. 3 ustawy;
 - 11) przedmiot kontroli – rozumie się podlegające sprawdzeniu wymagania wynikające z przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego;
 - 12) zespół kontrolujący – rozumie się przez to inspektorów oraz innych pracowników Urzędu oraz ekspertów wyznaczonych lub upoważnionych przez Prezesa Urzędu do przeprowadzenia danej kontroli.

§ 3. Przepisy rozporządzenia stosuje się również do czynności kontroli przeprowadzanych przez wyspecjalizowane jednostki organizacyjne albo osoby, o których mowa w art. 22 ust. 3 ustawy, zwane dalej „podmiotem upoważnionym”.

§ 4. Przepisy rozporządzenia stosuje się do kontroli:

- 1) działalności gospodarczej w zakresie lotnictwa cywilnego przedsiębiorców, o której mowa w rozdziale 5 ustawy Prawo przedsiębiorców;
- 2) przedsiębiorców, których przedmiot działalności nie stanowi działalność gospodarczej w zakresie lotnictwa cywilnego;
- 3) działalności jednostek lub podmiotów innych niż przedsiębiorcy.

§ 5. 1. Kontrola jest przeprowadzana przez zespół kontrolujący albo przez osobę kontrolującą jako kontrola zaplanowana albo kontrola niezapowiedziana.

2. Kontrola niezapowiedziana może mieć charakter interwencyjny.

§ 6. 1. Kontrola zaplanowana, o której mowa w rozdziale 2 i 3, jest planowana w rocznym planie kontroli stanowiącym realizację cyklu planowanych działań nadzorczych, sporządzanym przez Prezesa Urzędu w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku, którego ten plan dotyczy.

2. Przepisu ust. 1, nie stosuje się do ramowego rocznego planu audytów ochrony, inspekcji ochrony, przeglądów ochrony, testów ochrony w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, sporządzanego w oparciu o przepisy wydane na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy.

3. Plan kontroli obejmuje rok kalendarzowy i określa:

- 1) dane identyfikacyjne jednostek kontrolowanych, w stosunku do których jest planowane przeprowadzenie kontroli;
- 2) zakres kontroli;
- 3) planowane terminy kontroli.

4. Dla kontrolowanych jednostek organizacyjnych posiadających indywidualnie opracowany przez Prezesa Urzędu program bieżącego nadzoru, plan kontroli jest przygotowywany w oparciu o ten program.

§ 7. 1. W przypadku niespełnienia przez kontrolowaną jednostkę organizacyjną wymagań przewidzianych właściwymi przepisami prawa oraz decyzji Prezesa Urzędu, Prezes Urzędu stwierdza niezgodność.

2. W przypadku stwierdzenia niezgodności, w celu realizacji działań korygujących Prezes Urzędu może zobowiązać kontrolowaną jednostkę organizacyjną do opracowania i zrealizowania programu naprawczego, w którym kontrolowany podmiot określi:

- 1) przyczyny powstania niezgodności;
- 2) przedmiot działania korygującego;
- 3) służby lub osoby funkcyjne odpowiedzialne za realizację i sprawdzenie wykonania działania korygującego;
- 4) terminy realizacji poszczególnych zadań programu korygującego;
- 5) sposób udokumentowania wykonania działania korygującego;
- 6) sposób sprawdzenia skuteczności wykonanego działania korygującego i upewnienia się o trwałym wyeliminowaniu przyczyn powstania korygowanej nieprawidłowości;
- 7) obowiązek zatwierdzenia programu naprawczego przez osobę do tego upoważnioną przez podmiot kontrolowany.

Rozdział 2

Kontrola działalności gospodarczej przedsiębiorców prowadzona na podstawie przepisów rozdziału 5 ustawy Prawo przedsiębiorców

§ 8. Prezes Urzędu zawiadamia na piśmie kontrolowaną jednostkę organizacyjną o zamiarze wszczęcia kontroli zaplanowanych w terminie nie krótszym niż 7 dni przed dniem jej wszczęcia.

§ 9. 1. Dokumentami upoważniającymi do przeprowadzenia kontroli są:

- 1) w przypadku:
 - a) pracownika Urzędu – legitymacja służbowa,
 - b) eksperta – legitymacja służbowa upoważniająca do wykonywania czynności kontrolnych, dokument stwierdzający tożsamość oraz upoważnienie albo wyznaczenie udzielone przez Prezesa Urzędu,
 - c) podmiotu upoważnionego – dokument stwierdzający tożsamość oraz upoważnienie przyznające podmiotowi kompetencje Prezesa Urzędu w tym zakresie.

2. Wzór legitymacji służbowej pracownika Urzędu, o której mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 10. 1. Organ kontroli dokumentuje przebieg kontroli w protokole kontroli, o którym mowa w art. 28 ust. 5 ustawy.

2. Protokół kontroli może mieć charakter protokołu z audytu lub z inspekcji.

3. Kontrolowana jednostka organizacyjna może zgłosić zastrzeżenia lub wyjaśnienia do protokołu kontroli bezpośrednio w tym protokole lub w odrębnym piśmie złożonym do Prezesa Urzędu w terminie 7 dni od dnia przedłożenia jej tego protokołu do podpisu wskazując równocześnie wnioski dowodowe.

4. Prezes Urzędu, w terminie 14 dni od dnia złożenia zastrzeżeń, o których mowa w ust. 3, informuje na piśmie kontrolowaną jednostkę organizacyjną o uwzględnieniu lub odrzuceniu tych zastrzeżeń, wraz z uzasadnieniem.

5. W przypadku nie złożenia wyjaśnień lub zastrzeżeń, w terminie o którym mowa w ust. 3, przyjmuje się, że kontrolowany nie kwestionuje ustaleń kontroli.

6. Wzór protokołu kontroli określa załącznik nr 2 do rozporządzenia, chyba że bezpośrednio stosowane przepisy powszechnie obowiązującego prawa Unii Europejskiej albo ratyfikowanych umów międzynarodowych stanowią inaczej.

§ 11. W przypadku kontroli prowadzonej przez podmiot upoważniony, organ ten po wydaniu decyzji, o której mowa w art. 27 ust. 3a ustawy, niezwłocznie przekazuje kopię tej decyzji Prezesowi Urzędu wraz z protokołem kontroli, o którym mowa w art. 28 ust. 5 ustawy.

Rozdział 3

Kontrola działalności przedsiębiorców, których przedmiot działalności nie stanowi działalności gospodarczej w zakresie lotnictwa cywilnego oraz kontrola osób fizycznych, osób prawnych i jednostek innych niż przedsiębiorcy

§ 12. Do kontroli działalności przedsiębiorców, których przedmiot działalności nie stanowi działalności gospodarczej w zakresie lotnictwa cywilnego oraz kontroli działalności osób fizycznych, prawnych i jednostek niebędących przedsiębiorcami stosuje się przepisy niniejszego rozdziału, chyba że bezpośrednio stosowane przepisy powszechnie obowiązującego prawa Unii Europejskiej albo ratyfikowanych umów międzynarodowych stanowią inaczej.

§ 13. W zakresie dokumentów upoważniających organ kontroli do przeprowadzenia kontroli przepisy § 9 stosuje się odpowiednio.

§ 14. 1. W przypadku kontroli zaplanowanej, Prezes Urzędu zawiadamia na piśmie kontrolowaną jednostkę organizacyjną o zamiarze wszczęcia kontroli, zakresie kontroli, osobie kontrolującej lub o składzie zespołu kontrolnego, w terminie nie krótszym niż 7 dni przed dniem rozpoczęcia kontroli.

2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach zawiadomienie, o którym mowa w ust. 1, może nastąpić w terminie nie krótszym niż 3 dni przed rozpoczęciem kontroli.

§ 15. Przepisów § 14 nie stosuje się w przypadku:

- 1) podejrzenia wystąpienia stanu zagrożenia bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym;
- 2) konieczności niezwłocznego sprawdzenia funkcjonowania podmiotów prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego;
- 3) przeprowadzania kontroli niezapowiedzianych;
- 4) kontroli wszczętej w toku postępowania prowadzonego w wyniku złożenia wniosku przez przedsiębiorcę we własnej sprawie.

§ 16. 1. Organ kontroli dokumentuje przebieg kontroli w protokole kontroli, o którym mowa w art. 28 ust. 5 ustawy.

2. Przepisy § 10 stosuje się odpowiednio.

Rozdział 4

Przepisy końcowe

§ 17. 1. Upoważnienia do przeprowadzenia kontroli, wydane zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. 1640, z 2005 r. poz. 1638 oraz z 2007 r. poz. 111), zachowują moc do czasu ich odwołania, jednak nie dłużej niż przez okres 3 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

2. Legitymacje służbowe pracowników Urzędu, wydane zgodnie z przepisami dotychczasowymi, zachowują moc do końca terminu ich ważności, jednak nie dłużej niż do dnia

§ 18. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. 1640, z 2005 r. poz. 1638 oraz z 2007 r. poz. 111), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

WZÓR LEGITYMACJI SŁUŻBOWEJ PRACOWNIKA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

85,6 mm

54,0 mm



RZECZPOSPOLITA POLSKA / REPUBLIC OF POLAND
URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO
CIVIL AVIATION AUTHORITY

Fotografia
właściciela
legitymacji

Nazwisko:
Name:

Stanowisko:
Position:

Dokument Nr:

Podpis posiadacza *Holder's signature*

Imię:
Given Name

Data ważności:
Expiry date:

STRONA PRZEDNIA LEGITYMACJI

Wydano przez:
Issued by
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
President of the Civil Aviation Authority

Podpis Prezesa ULC:
Signature of CAA

STRONA TYLNA LEGITYMACJI

WZÓR PROTOKOŁU KONTROLI

PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO			
Protokół kontroli			
Rodzaj kontroli: zaplanowana, niezapowiedziana*			
Forma kontroli: audyt, inspekcja, inne* _____			
1. Nazwa Jednostki kontrolowanej / adres:	2. Numer sprawy:	3. Data i godzina rozpoczęcia kontroli:	4. Numer kontroli:
5. Skład Zespołu Kontrolującego.			
<i>Działając na podstawie art. 27–30 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, kontrolę prowadzą pracownicy Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub inne podmioty upoważnione do kontroli.</i>			
Nazwisko	Imię	Funkcja w Zespole Kontrolującym	
6. Przedstawiciele kontrolowanej jednostki organizacyjnej uczestniczący w kontroli			
Nazwisko	Imię	Stanowisko	
7. Obszar kontrolowany			
<i>Opis kontrolowanych obszarów w jednostce:</i>			
8. Potwierdzenie wykonania działań korygujących z poprzedniej kontroli			
Nazwa działania korygującego	Działanie wykonane	Działanie niewykonane	Nie sprawdzono

9. Ustalenia z kontroli:			
9.1 Stwierdzone niezgodności (na podstawie dowodów z kontroli) **::			
Nr	Opis niezgodności:	Kategoria niezgodności:	Termin usunięcia
1)	Wymaganie prawne: Naruszenie: Dowód:		
2)	Wymaganie prawne: Naruszenie: Dowód:		
3)	Wymaganie prawne: Naruszenie: Dowód:		
9.2 Inne wnioski z kontroli			
1)			
2)			
3)			
10. Kontrolowana jednostka organizacyjna jest zobowiązana do opracowania programu naprawczego: tak, nie*			
Termin przesłania programu naprawczego do akceptacji			
11. Protokół kontroli sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach zawierających:			ilość stron:
12. Podpis przewodniczącego Zespołu Kontrolującego:			
		Data:	
13. Do treści protokołu kontroli kontrolowana jednostka organizacyjna zgłasza uwagi: ***		TAK	NIE
Treść uwag:			
14. Przedstawiciel kontrolowanej jednostki organizacyjnej odmówił podpisania protokołu kontroli			

TAK	NIE
15. Powód odmowy podpisania protokołu kontroli:	
16. Podpis przedstawiciela kontrolowanej jednostki organizacyjnej:	
	Data:

* Niepotrzebne skreślić.

** Klasyfikacja niezgodności zastosowana w protokole zgodna z § 2 ust. 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. ...).

*** **Pouczenie:**

Na podstawie § 10 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. ...) jednostka kontrolowana może zgłosić zastrzeżenia lub wyjaśnienia do protokołu kontroli do Prezesa Urzędu w terminie 7 dni od dnia przedłożenia tej jednostce protokołu kontroli do podpisu.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 30 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) zobowiązującego ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, szczegółowych warunków i sposobu wykonywania kontroli w zależności od jej rodzaju stosowanych przy tym dokumentów i ich wzory oraz sposób opracowania planu kontroli, z uwzględnieniem zachowania wymogów bezpieczeństwa działalności lotniczej oraz dążąc do uproszczenia procedur kontrolnych.

Do chwili obecnej, zagadnienia związane z kontrolą przepisów lotnictwa cywilnego są uregulowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. 1640, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia uwzględnia zmiany w zakresie kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy wprowadzone ustawą z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2018 r. poz. 646) w rozdziale 5 (art. 45–65).

Rozdział 1 Przepisy ogólne porządkuje pod względem systemowym oraz w zgodności z prawem międzynarodowym i unijnym terminologię z przedmiotowego zakresu. W słowniczku (§ 2) wprowadza się m.in. definicję audytu, inspekcji, oraz niezgodności uwzględniając pierwszeństwo stosowania nomenklatury zdefiniowanej w prawie międzynarodowym i unijnym (wprowadzający zdanie wprowadzające ust. 2 w § 2). Definicje niezgodności oparto bezpośrednio na przepisach Unii Europejskiej – poprzez stosowne odwołanie. Wprowadzono również definicję programu naprawczego – dokumentu, o którym mowa w § 7 rozporządzenia.

W celu doprowadzenia do zgodności tekstu rozporządzenia z art. 27 ust. 2a ustawy – Prawo lotnicze w § 5 doprecyzowano, że kontrola może być zaplanowana albo niezapowiedziana.

W § 6 wprowadzono przepisy odnoszące się do planu kontroli w celu określenia podstawy do wykonywania kontroli zaplanowanych.

W § 7 wprowadzono możliwość zobowiązania kontrolowanej jednostki organizacyjnej do opracowania i zrealizowania programu naprawczego.

Rozdział 2 Kontrola działalności gospodarczej przedsiębiorców prowadzona na podstawie przepisów rozdziału 5 ustawy Prawo przedsiębiorców normuje najważniejsze elementy procesu kontroli przedsiębiorców prowadzących lotniczą działalność gospodarczą zgodnie z wymogami ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Obejmuje to następujące kwestie:

- 1) obowiązek zawiadamiania kontrolowanej jednostki organizacyjnej o zamiarze wszczęcia kontroli;
- 2) rodzaje dokumentów upoważniających do przeprowadzenia kontroli, w tym nowy wzór legitymacji;
- 3) sposób dokumentacji przebiegu kontroli w protokole kontroli oraz nowy wzór protokołu kontroli; zrezygnowano z dotychczas stosowanych dwóch wzorów protokołów kontroli – okresowej i doraźnej;
- 4) obowiązek po stronie Prezesa Urzędu do zawiadomienia kontrolowanej jednostki organizacyjnej o wszczęciu postępowania administracyjnego; projektowany przepis ma na celu uzasadnione wzmocnienie pozycji kontrolowanej jednostki organizacyjnej jako strony ewentualnego stosunku administracyjnoprawnego, który może powstać w wyniku przeprowadzenia kontroli. Temu służy m.in. norma § 10 ust. 2 projektowanego rozporządzenia;
- 5) uprawnienie jednostki kontrolowanej do zgłoszenia zastrzeżeń lub wyjaśnień do treści protokołu; należy zauważyć, że termin na dokonanie tej czynności skrócono z 14 do 7 dni biorąc pod uwagę, że krótszy termin w przypadku profesjonalnego obrotu gospodarczego wydaje się zasadny i proporcjonalny do standardów takiego obrotu oraz że wpłynie to na usprawnienie prowadzonych przez Prezesa Urzędu postępowań kontrolnych.

Nowy, jednolity wzór legitymacji służbowej pracownika Urzędu Lotnictwa Cywilnego uwzględnia nową treść nazwy Urzędu Lotnictwa Cywilnego stosowaną w języku angielskim (Civil Aviation Authority).

W rozdziale 3 Kontrola działalności przedsiębiorców nie związanej z prowadzoną przez nich działalnością gospodarczą oraz kontrola osób fizycznych, osób prawnych i jednostek innych niż przedsiębiorcy uregulowano również kontrolę przedsiębiorców w obszarze, w którym nie jest przez nich prowadzona lotnicza działalność gospodarcza, ale jednocześnie są przez nich używane statki powietrzne w celach niekomercyjnych (np. przedsiębiorca – spółką z ograniczoną odpowiedzialnością będący użytkownikiem statku

powietrznego użycza go zarządowi tejże spółki do wykonywania podróży służbowych). Przepisy tego rozdziału obejmują również osoby fizyczne, osoby prawne oraz jednostki inne niż przedsiębiorcy prowadzące zarówno certyfikowaną oraz nie podlegającą certyfikacji działalność lotniczą. W związku z tym, że przepisy tego rozdziału są co do zasady adresowane do podmiotów i jednostek nie prowadzących profesjonalnego obrotu w zakresie lotniczej działalności gospodarczej, mają one łagodniejszy charakter niż przepisy rozdziału 2.

W rozporządzeniu dokonano również drobnych poprawek legislacyjnych i redakcyjnych. W szczególności usunięto odesłanie do wytycznych i instrukcji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, określających szczegółowe zasady prowadzenia kontroli. Dokumenty te, jako akty wewnętrzne Prezesa Urzędu nie mogą bowiem ustanawiać żadnych praw i obowiązków kontrolowanych jednostek, zatem odniesienie do nich w rozporządzeniu jest niezasadne.

Projekt regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zawarte w projekcie regulacje nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), dlatego też projekt rozporządzenia nie podlega procedurze notyfikacji.

W opinii projektodawców, regulacja nie mieści się w zakresie przedmiotowym zagadnień podlegających konsultacjom z Europejskim Bankiem Centralnym, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady z dnia 29 czerwca 1998 r. (98/415/WE).

Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w MI Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 Źródło: Art. 30 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Dotychczas obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. 1640, z późn. zm.) wymaga gruntownej zmiany ze względu na konieczność dostosowania przepisów rozporządzenia do ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. poz. 646) oraz ze względu na ogólną konieczność uporządkowania przepisów odnoszących się do kontroli w lotnictwie cywilnym.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowanym rozwiązaniem jest wydanie nowego rozporządzenia w miejsce rozporządzenia dotychczas obowiązującego. Oczekiwany efekt będzie większa pewność zarówno po stronie organów kontroli, jak i podmiotów kontrolowanych, co do ich sytuacji prawnej podczas wykonywania czynności w ramach regulowanej tym rozporządzeniem działalności.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Obowiązek wydania rozporządzenia wynika z ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. Niemniej jednak stwierdzić trzeba, że w krajach opartych na prawie stanowionym sprawy kontroli reguluje się przepisami prawnymi, czyli tak samo jak w Polsce.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes ULC	1	własne	Bezpośrednie – zmiany w sposobie prowadzenia kontroli
Zarządzający portami lotniczymi	14	ULC	Bezpośrednie – zmiany w sposobie prowadzenia kontroli
Przewoźnicy lotniczy	154	ULC	Bezpośrednie – zmiany w sposobie prowadzenia kontroli
Podmioty sektora lotniczego	1	ULC	Bezpośrednie – zmiany w sposobie prowadzenia kontroli
ośrodki szkolenia lotniczego	1591 ⁵⁾	ULC	Bezpośrednie – zmiany w sposobie prowadzenia kontroli

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Treść projektu zostanie podana do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

⁵⁾ Dane za 2016 r. Wskazana wielkość nie obejmuje członków personelu lotniczego, których zgodnie z rejestrem personelu lotniczego jest 23 148.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Źródła finansowania

Budżet państwa. Źródłem finansowania wskazanych wydatków budżetowych są środki finansowe zaplanowane w cz. 39 – Transport w ramach limitu wydatków określonego na dany rok budżetowy dla MI.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2015 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne		Wprowadzenie większej pewności po stronie podmiotów kontrolowanych ze względu na dostosowanie przepisów rozporządzenia do aktualnej sytuacji prawnej.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Brak wpływu.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Przepisy rozporządzenia będą wykonywane poprzez przeprowadzanie uregulowanych tym rozporządzeniem kontroli.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Efektem projektu będzie większa pewność zarówno po stronie organów kontroli, jak i podmiotów kontrolowanych, co do ich sytuacji prawnej podczas wykonywania czynności w ramach regulowanej tym rozporządzeniem działalności. W przypadku otrzymywania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego sygnałów ze strony podmiotów kontrolowanych (szczególnie w formie zastrzeżeń do protokołu kontroli, a także w każdej innej formie – np. pism, e-maili, nieformalnych informacji w ramach organizowanych spotkań) odnośnie problemów powstających podczas przeprowadzanych kontroli, a wynikających z nie dość jasnego, niewłaściwego lub nieadekwatnego do faktycznej sytuacji sformułowania przepisów rozporządzenia – ULC podejmie stosowne prace mające na celu wyeliminowanie tych problemów. Również własne, czyli płynące ze strony organów kontroli, obserwacje i refleksje odnośnie stosowania rozporządzenia, będą przedmiotem bieżących analiz w ramach Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W przypadku zaistnienia takiej potrzeby podjęte mogą zostać prace takie jak opisane powyżej. Ocena prowadzona będzie na bieżąco.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych

Na podstawie art. 53c ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa, w zakresie niezastrzeżonym dla Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego:

- 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.

§ 2. Obowiązki użytkowników statków powietrznych, podmiotów wykonujących czynności w zakresie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych lub obsługi technicznej i napraw, wymagania dotyczące umowy o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych, wymagania dotyczące programu obsługi technicznej statku powietrznego, warunki przeprowadzania modyfikacji i napraw, rodzaj dokumentów potwierdzających zapewnianie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz sposób ich prowadzenia, 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, klasyfikację działalności wykonywanej przez jednostki obsługi technicznej i napraw oraz organizacje zarządzające ciągłą zdatnością do lotu określa załącznik do rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

WYMAGANIA DLA ZAPEWNIENIA CIĄGŁEJ ZDATNOŚCI DO LOTU STATKÓW
POWIETRZNYCH, ICH SILNIKÓW, ŚMIGIEŁ, CZĘŚCI I AKCESORIÓW, A TAKŻE DLA
JEDNOSTEK OBSŁUGI TECHNICZNEJ I NAPRAW, ORGANIZACJI ZARZĄDZAJĄCYCH
CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU ORAZ DLA OSÓB WYKONUJĄCYCH TAKIE ZADANIA

SPIS TREŚCI

Rozdział 1 Definicje, skróty i oznaczenia

- 1.1. Definicje
- 1.2. Skróty i oznaczenia

Rozdział 2 Odpowiedzialność użytkownika

- 2.1. Obowiązki użytkownika
- 2.2. Zgłaszanie zdarzeń
- 2.3. Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

Rozdział 3 Ciągła zdatność do lotu statku powietrznego

- 3.1. Zadania zapewnienia ciągłej zdatności do lotu
- 3.2. Program obsługi technicznej
- 3.3. Dyrektywy zdatności
- 3.4. Dane dotyczące modyfikacji i napraw
- 3.5. Dokumentacja ciągłej zdatności do lotu
- 3.6. Pokładowy dziennik techniczny
- 3.7. Przekazywanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu

Rozdział 4 Standardy obsługi technicznej

- 4.1. Dane obsługowe
- 4.2. Wykonywanie obsługi technicznej
- 4.3. Usterki statku powietrznego

Rozdział 5 Podzespoły

- 5.1. Zabudowa podzespołów
- 5.2. Obsługa techniczna podzespołów
- 5.3. Podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania
- 5.4. Nadzorowanie podzespołów niezdatnych do użytku

Rozdział 6 Jednostka obsługi technicznej i napraw

- 6.1. Zakres zatwierdzenia AMO
- 6.2. System klas i kategorii stosowanych przy zatwierdzaniu AMO
- 6.3. Instrukcja AMO
- 6.4. Zaplecze AMO
- 6.5. Wymagania dotyczące personelu AMO
- 6.6. Personel poświadczający
- 6.7. Wyposażenie i narzędzia
- 6.8. Podzespoły
- 6.9. Standardy obsługi technicznej

- 6.10. Zamówienia na wykonanie obsługi technicznej
- 6.11. Poświadczenie obsługi statku powietrznego
- 6.12. Poświadczenie obsługi podzespołu
- 6.13. Dokumentacja obsługi technicznej
- 6.14. Uprawnienia AMO
- 6.15. Przegląd organizacyjny AMO
- 6.16. Postępowanie z niezgodnościami
- 6.17. Zmiany w AMO

Rozdział 7 Organizacja zarządzania ciągłą zdolnością do lotu

- 7.1. Zakres zatwierdzenia CAMO
- 7.2. Charakterystyka zarządzania ciągłą zdolnością do lotu
- 7.3. Zaplecze CAMO
- 7.4. Wymagania dotyczące personelu CAMO
- 7.5. Zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu
- 7.6. Zarządzanie dokumentacją ciągłej zdolności do lotu
- 7.7. Uprawnienia CAMO
- 7.8. Przegląd organizacyjny CAMO
- 7.9. Postępowanie z niezgodnościami
- 7.10. Zmiany w CAMO

Rozdział 8 Poświadczenie obsługi

- 8.1. Poświadczenie obsługi statku powietrznego
- 8.2. Poświadczenie obsługi podzespołu
- 8.3. Poświadczenie obsługi statku powietrznego przez pilota – właściciela
- 8.4. Ograniczona obsługa techniczna wykonywana przez pilota-właściciela

Rozdział 9 Tabele i wzory dokumentów

- 9.1. Dopuszczalne tolerancje interwałów wykonania zadań obsługi technicznej
- 9.2. Zadania i szczegóły minimalnego programu przeglądu samolotu o MTOM nie większej niż 2730 kg, szybowca, motoszybowca albo balonu
- 9.3. Wzór protokołu z wykonania standardowej zmiany / standardowej naprawy (SC/SR) – Formularz nr 123 ULC
- 9.4. Standardowy zakres zatwierdzenia AMO
- 9.5. Maksymalny dopuszczalny zakres zatwierdzenia dla AMO, który zatrudnia tylko jedną osobę, odpowiedzialną za planowanie i wykonanie całej obsługi technicznej
- 9.6. Specyfikacja ATA 2200 stosowana do podzespołów w kategorii C, określonych w zakresie zatwierdzenia AMO
- 9.7. Zawartość i układ MOM
- 9.8. Zawartość i układ CAME
- 9.9. Złożone czynności obsługi technicznej
- 9.10. Zadania pilota – właściciela dla samolotów o MTOM nie większej niż 2730 kg
- 9.11. Zadania pilota – właściciela dla wiroplątów jednosilnikowych o MTOM nie większej niż 2730 kg
- 9.12. Zadania pilota – właściciela dla szybowców oraz szybowców z napędem
- 9.13. Zadania pilota – właściciela dla balonów albo sterowców
- 9.14. Wzór CRS – Formularz nr 1 ULC

Rozdział 1

Definicje, skróty i oznaczenia

1.1. Definicje

Użyte w niniejszych przepisach określenia oznaczają:

- 1.1.1. **Ciągła zdatność do lotu** - wszelkie procesy zapewniające, że w dowolnej chwili okresu eksploatacji statek powietrzny spełnia obowiązujące wymagania w zakresie zdatności do lotu i znajduje się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację.
- 1.1.2. **CS-STAN** - wymagania techniczne dotyczące zmian i napraw standardowych.
- 1.1.3. **CS-VLA, CS-LSA albo CS-22** – wymagania techniczne określające odpowiednio charakterystykę bardzo lekkiego samolotu, lekkiego samolotu sportowego albo szybowca i motoszybowca.
- 1.1.4. **Dowódca statku powietrznego**. Pilot wyznaczony przez użytkownika lub przez właściciela statku powietrznego, w przypadku lotnictwa ogólnego przeznaczenia, do pełnienia obowiązków dowódcy i ponoszenia odpowiedzialności za bezpieczne wykonanie lotu.
- 1.1.5. **Duży statek powietrzny** - statek powietrzny zaklasyfikowany jako samolot o MTOM powyżej 5700 kg, lub śmigłowiec wielosilnikowy.
- 1.1.6. **Konwencja** - Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzona w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r., poz. 212 i 214, z późn. zm.)
- 1.1.7. **Krytyczne zadanie obsługi technicznej** - zadanie obsługi technicznej, które przewiduje montaż lub jakiegokolwiek zakłócenie systemu lub jakiegokolwiek części statku powietrznego, silnika lub śmigła, które mogłoby prowadzić do bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu w przypadku wystąpienia błędu przy jego wykonywaniu.
- 1.1.8. **Lot IFR** - lot wykonywany zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów.
- 1.1.9. **Lot VFR** - lot wykonywany zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością.
- 1.1.10. **Maksymalna certyfikowana masa startowa** - określona w instrukcji użytkowania w locie maksymalna masa statku powietrznego dopuszczalna w chwili rozpoczęcia startu.
- 1.1.11. **Niezależna kontrola** - metoda wykrywania błędów, zapewniająca, że wszystkie systemy statku powietrznego poddane obsłudze i inne systemy które z nimi współdziałają są prawidłowo złożone, zamknięte, zabezpieczone i prawidłowo działają, która polega na sprawdzeniu poprawności wykonanej obsługi technicznej przez inną osobę niż osoba wykonująca tę obsługę, posiadającą kwalifikacje do prowadzenia kontroli obsługi technicznej, z tym, że nie jest wymagane posiadanie przez nią upoważnienia do poświadczania obsługi.
- 1.1.12. **Norma techniczna** - oficjalnie uznawany dokument określający właściwości lub wymagania ilościowe, który została ustanowiony lub opublikowany przez oficjalny organ, niezależnie od tego, czy posiada on osobowość prawną czy nie, który jest powszechnie uznawany w sektorze lotnictwa cywilnego.
- 1.1.13. **Obsługa techniczna** - czynność lub zespół następujących czynności: przegląd, naprawa, kontrola, wymiana, modyfikacja statku powietrznego bądź jego podzespołu lub naprawa usterek, z wyjątkiem przeglądu przed lotem.
- 1.1.14. **Operacje specjalistyczne (SPO)** - zarobkowe operacje specjalistyczne inne niż zarobkowy transport lotniczy, w ramach których statki powietrzne są wykorzystywane do wykonywania specjalistycznej działalności takiej jak działalność z zakresu rolnictwa, budownictwa, fotografii, miernictwa, obserwacji i patrolowania, reklamy powietrznej, przeciwpożarowego i gaśniczego.
- 1.1.15. **Part 145** - załącznik II 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 (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, z późn. zm.)
- 1.1.16. **Part 21** - załącznik I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające 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.)

- 1.1.17. **Part-M** - załącznik I 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
- 1.1.18. **Personel poświadczający** - personel odpowiedzialny za dopuszczenie statku lub podzespołu do eksploatacji po wykonaniu obsługi technicznej.
- 1.1.19. **Podzespół**. Silnik, śmigło, część lub wyposażenie statku powietrznego.
- 1.1.20. **Prezes Urzędu**. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- 1.1.21. **Przegląd przedlotowy**. Kontrola przeprowadzana przed wylotem w celu zagwarantowania zdolności statku powietrznego do bezpiecznego wykonania zamierzonego lotu.
- 1.1.22. **Ustawa** - ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183 i ...).

1.2. Skróty i oznaczenia

Użyte w niniejszych przepisach skróty i oznaczenia mają następujące znaczenie:

- 1.2.1. **AMO** (Approved Maintenance Organisation) – jednostka obsługi technicznej i napraw zatwierdzona przez Prezesa Urzędu do wykonywania czynności obsługi technicznej i napraw statków powietrznych i ich podzespołów
- 1.2.2. **ATA 2200** specyfikacje zgodne ze standardem przemysłu lotniczego dotyczącym zawartości, struktury i zasad obsługi technicznej statków powietrznych
- 1.2.3. **CAME** (Continuing Airworthiness Management Exposition) – charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu
- 1.2.4. **CAMO** (Continuing Airworthiness Management Organisation) – organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zatwierdzona przez Prezesa Urzędu do wykonywania czynności zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych w zakresie niezastrzeżonym dla EASA
- 1.2.5. **CRS** (Certificate Release to Service) – poświadczenie obsługi technicznej
- 1.2.6. **ELT** (Emergency Locator Transmitter) – nadajnik sygnału niebezpieczeństwa
- 1.2.7. **IFR** (Instrument Flight Rules) – przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów
- 1.2.8. **IOT** instrukcja obsługi technicznej
- 1.2.9. **IUwL** instrukcja użytkowania w locie
- 1.2.10. **MEL** (Minimum Equipment List) – wykaz wyposażenia minimalnego
- 1.2.11. **MOM** (Maintenance Organisation Manual) - instrukcja AMO
- 1.2.12. **MTOM** (Maximum Take-off Mass) – maksymalna masa startowa
- 1.2.13. **NDT** (Non-Destructive Technics) – techniki badań nieniszczących
- 1.2.14. **PDT** pokładowy dziennik techniczny
- 1.2.15. **PKBWL** Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
- 1.2.16. **POT** program obsługi technicznej statku powietrznego
- 1.2.17. **SPO** (Specialised Operations) – operacje specjalistyczne
- 1.2.18. **VFR** (Visual Flight Rules) – przepisy wykonywania lotów z widocznością

Rozdział 2

Odpowiedzialność użytkownika

2.1. Obowiązki użytkownika

2.1.1. Właściciel statku powietrznego odpowiedzialny za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego zapewnia, że lot statku powietrznego nastąpi tylko wtedy, jeżeli:

- a) statek powietrzny jest zdalny do lotu,
- b) zamontowane wyposażenie operacyjne i wyposażenie awaryjne, jest zabudowane prawidłowo i jest sprawne, z zastrzeżeniem pkt 4.3.4,
- c) świadectwo zdatności do lotu jest ważne,
- d) obsługa techniczna statku powietrznego jest wykonywana zgodnie z POT, o którym mowa w pkt 3.2.1.

2.1.2. Jeżeli statek powietrzny jest czasowo oddany do używania, obowiązki właściciela statku powietrznego, o których mowa w pkt 2.1.1, przeniesione na użytkownika statku powietrznego, są szczegółowo wskazane w umowie o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania.

2.1.3. Wykonujący czynności obsługi technicznej lub napraw jest odpowiedzialny za wykonane prace na zasadach określonych w niniejszym załączniku.

2.1.4. Dowódca statku powietrznego odpowiedzialny za prawidłowe przeprowadzenie przeglądu przedlotowego wykonuje go zgodnie z instrukcją użytkownika w locie albo innym równoważnym dokumentem.

2.1.5. Użytkownik dużego statku powietrznego, a także statku powietrznego użytkowanego w SPO albo w operacjach przewozu lotniczego, o których mowa w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy, zapewnia, że:

- a) lot statku powietrznego nastąpi tylko wtedy, jeżeli zostaną spełnione warunki, o których mowa w pkt 2.1.1,
- b) zadania związane z zapewnieniem ciągłej zdatności do lotu są wykonywane przez CAMO.

2.1.6. W przypadku, gdy użytkownik nie posiada certyfikatu CAMO, zleca wykonanie zadań związanych z zapewnieniem ciągłej zdatności do lotu CAMO na podstawie pisemnej umowy o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu zawartej zgodnie z pkt 2.3, która ponosi odpowiedzialność za prawidłowe wykonanie zleconych zadań.

2.1.7. W przypadku, gdy CAMO, o którym mowa w pkt 2.1.5 lit. b, nie jest także AMO zawiera pisemną umowę na obsługę techniczną statków powietrznych z AMO.

2.1.8. W przypadku statków powietrznych innych niż statki powietrzne, o których mowa w pkt 2.1.5, obowiązkiem użytkownika jest:

- a) zlecenie zadań związanych z zapewnieniem ciągłej zdatności do lotu CAMO na podstawie pisemnej umowy o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu zawartej zgodnie z pkt 2.3, która ponosi odpowiedzialność za prawidłowe wykonanie zleconych zadań, albo
- b) zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu na własną odpowiedzialność, bez zawierania umowy o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu.

2.2. Zgłaszanie zdarzeń

2.2.1. Zgłoszenia Prezesowi Urzędu zdarzeń, o których mowa w art. 51 ust. 2 ustawy, a PKBWL zdarzeń, o których mowa w art. 135a ustawy, dokonuje się w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 139 ustawy.

2.2.2. Zgłoszenia, o którym mowa w pkt 2.2.1, dokonuje się niezwłocznie, ale nie później niż w ciągu 72 godzin od chwili stwierdzenia stanu, który stanowi lub może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu.

2.3. Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

2.3.1. Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu uwzględnia wymagania niniejszego załącznika oraz określa obowiązki stron w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

2.3.2. Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu określa co najmniej:

- a) znak rozpoznawczy statku powietrznego,
- b) typ statku powietrznego,
- c) numer fabryczny statku powietrznego,
- d) dane i adres użytkownika,
- e) dane i adres CAMO.

2.3.3. W przypadku rozwiązania umowy o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu użytkownik statku powietrznego ponosi pełną odpowiedzialność za wszystkie zadania związane z zapewnieniem ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

2.3.4. W przypadku zawarcia umowy o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu obowiązki CAMO obejmują:

- a) zapewnienie, że dany typ statku powietrznego wchodzi w zakres zatwierdzenia CAMO,
- b) przestrzeganie warunków utrzymania ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, w tym:
 - opracowanie POT zgodnie z pkt 3.2, jeżeli POT nie został opracowany przez użytkownika statku powietrznego, i jego prowadzenie,
 - organizowanie procesu zatwierdzenia programu obsługi technicznej i zatwierdzenia zmian do programu, jeżeli dotyczy,
 - przesłanie niezwłocznie kopii programu obsługi technicznej użytkownikowi statku powietrznego po jego zatwierdzeniu,
 - wykonanie inspekcji zapewniającej wykonanie całej obsługi technicznej dotychczas niewykonanej, a wymaganej według nowego POT (inspekcja pomostowa),
 - zapewnienie wykonania całości obsługi technicznej przez AMO, w której zakres zatwierdzenia wchodzi dany typ statku powietrznego,
 - podjęcie działań w celu wykonania dyrektyw zdatności do lotu,
 - zapewnienie wykonania napraw wszystkich usterek wykrytych podczas planowej obsługi technicznej lub usterek zgłoszonych przez użytkownika przez AMO, w której zakres zatwierdzenia wchodzi dany typ statku powietrznego,
 - koordynacja wykonania planowej obsługi technicznej, wykonania dyrektyw zdatności do lotu, wymiany części o ograniczonej żywotności oraz spełnienie wymagań w zakresie inspekcji podzespołów,
 - każdorazowe poinformowanie użytkownika statku powietrznego o konieczności przekazania statku powietrznego do AMO,
 - zarządzanie dokumentacją ciągłej zdatności do lotu oraz jej archiwizowanie,
 - przekazywanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu zgodnie z zasadami określonymi w pkt 3.7,
- c) organizację modyfikacji albo naprawy statku powietrznego, w tym jej zatwierdzenia przed jej wykonaniem, jeżeli jest to wymagane na podstawie danych, o których mowa w pkt 3.4,
- d) informowanie Prezesa Urzędu o każdym przypadku, gdy statek powietrzny nie został przekazany do AMO przez użytkownika statku powietrznego,

- e) informowanie Prezesa Urzędu w przypadku naruszeń postanowień zawartej umowy w ciągu 2 tygodni od stwierdzenia naruszenia,
- f) zgłaszanie zdarzeń lotniczych na zasadach określonych w pkt 2.2,
- g) informowanie Prezesa Urzędu o wypowiedzeniu zawartej umowy przez którąkolwiek ze stron, w ciągu 2 tygodni od dnia rozwiązania umowy z przyczyn, o których mowa w lit. e.

2.3.5. W przypadku zawarcia umowy o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu obowiązki użytkownika statku powietrznego obejmują:

- a) przekazywanie CAMO wszystkich informacji dotyczących ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego,
- b) znajomość programu obsługi technicznej, a w szczególności postanowień o odpowiedzialności za poddanie statku powietrznego obsłudze technicznej zgodnie z POT,
- c) znajomość przepisów niniejszego załącznika, a w szczególności postanowień o odpowiedzialności użytkownika statku powietrznego za ciągłą zdatność do lotu, o której mowa w rozdziale 3,
- d) przekazanie statku powietrznego do AMO uzgodnionej z CAMO w planowanym, wyznaczonym przez nią terminie,
- e) wykonywanie modyfikacji albo naprawy statku powietrznego wyłącznie po konsultacji z CAMO,
- f) informowanie CAMO o czynnościach obsługi technicznej wykonanych bez jej wiedzy i kontroli w sytuacjach wyjątkowych,
- g) wpisywanie do książki statku powietrznego lub pokładowego dziennika technicznego, tam gdzie jest wymagany, wszystkich usterek wykrytych podczas użytkowania i informowanie o nich CAMO,
- h) informowanie Prezesa Urzędu w przypadku naruszeń postanowień zawartej umowy w ciągu 2 tygodni od stwierdzenia naruszenia,
- i) informowanie Prezesa Urzędu o wypowiedzeniu zawartej umowy przez którąkolwiek ze stron, w ciągu 2 tygodni od dnia rozwiązania umowy z przyczyn, o których mowa w lit. h,
- j) informowanie CAMO o sprzedaży albo przekazaniu w używanie statku powietrznego innemu użytkownikowi,
- k) zgłaszanie zdarzeń lotniczych na zasadach określonych w pkt 2.2,
- l) regularne informowanie CAMO o nalocie statku powietrznego oraz przekazywanie wszelkich pozostałych danych dotyczących użytkowania statku powietrznego zgodnie z ustaleniami,
- m) odnotowywanie poświadczenia obsługi w książce statku powietrznego w przypadku wykonania obsługi technicznej przez pilota – właściciela bez wykraczania poza zakres zadań obsługi technicznej podany w POT,
- n) informowanie CAMO nie później niż 30 dni od dnia zakończenia wszelkich zadań obsługi technicznej wykonanej przez pilota – właściciela.

2.3.6. W przypadku zawarcia przez użytkownika statku powietrznego z CAMO umowy o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu, użytkownik statku powietrznego przedkłada kopię tej umowy Prezesowi Urzędu na jego żądanie.

Rozdział 3 **Ciągła zdatność do lotu statku powietrznego**

3.1. Zadania zapewnienia ciągłej zdatności do lotu

3.1.1. Ciągła zdatność do lotu statku powietrznego oraz sprawność zamontowanego wyposażenia, w tym wyposażenia awaryjnego zapewnia się poprzez:

- a) wykonywanie przeglądów przedlotowych,
- b) usunięcie, zgodnie z danymi obsługowymi, o których mowa w pkt 4.1, usterek i uszkodzeń mających wpływ na bezpieczne użytkowanie statku powietrznego, z uwzględnieniem MEL, mającego zastosowanie dla danego typu statku powietrznego,
- c) wykonywanie obsługi technicznej zgodnie z POT,
- d) wykonywanie:
 - dyrektyw zdatności zgodnie z pkt 3.3,
 - wymagań zawartych w sekcji dotyczącej ograniczeń zdatności do lotu zawartych w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, o których mowa w pkt 4.1 lit. c,
- e) wykonanie modyfikacji i napraw zgodnie z pkt 3.4,
- f) ustalenie zasad wykonywania nieobowiązkowych modyfikacji lub inspekcji w odniesieniu do wszystkich dużych statków powietrznych,
- g) wykonanie lotów próbnych po wykonaniu czynności obsługowych statku powietrznego, w wyniku których jest wymagane sprawdzenie tego statku w locie.

3.2. Program obsługi technicznej

3.2.1. Statek powietrzny podlega obsłudze technicznej zgodnie z POT tego statku powietrznego

3.2.2. POT może wskazywać, że dotyczy kilku statków powietrznych, dookreślonych poprzez wskazanie ich znaków rozpoznawczych, z tym że:

- a) określa on dla każdego statku powietrznego wymienionego w POT czynności obsługi technicznej które go dotyczą,
- b) opracowany został dla statków powietrznych użytkownika określonego w POT.

3.2.3. POT i wszystkie jego zmiany są zatwierdzane przez:

- a) CAMO, gdy CAMO zarządza ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego zgodnie z procedurą zawartą w CAME, ,
- b) Prezesa Urzędu w przypadku statku powietrznego zarządzanego przez CAMO, która nie podlega nadzorowi Prezesa Urzędu, chyba że obowiązuje porozumienie zawarte zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy.

3.2.4. Zatwierdzenie POT przez CAMO albo deklaracja użytkownika nie jest wymagana w przypadku, gdy statek powietrzny inny niż duży statek powietrzny:

- a) podlega obsłudze technicznej zgodnie z terminarzem oraz programem przeglądów statku powietrznego oraz jego podzespołów zawartymi w instrukcjach w zakresie ciągłej zdatności do lotu, o których mowa w pkt 3.2.5 lit. b, wydanymi dla tego statku powietrznego bez żadnych odstępstw,
- b) nie wymaga żadnej dodatkowej obsługi technicznej związanej z modyfikacjami, naprawami, wymaganiami operacyjnymi,
- c) zadania ograniczonej obsługi technicznej wykonywanej przez pilota – właściciela nie wykraczają poza zadania określone w pkt 9.10-9.13.

3.2.5. POT powinien być zgodny z:

- a) wytycznymi i instrukcjami wydanymi przez Prezesa Urzędu,
- b) instrukcjami w zakresie ciągłej zdatności do lotu wydanymi przez posiadaczy certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia projektu zmiany lub naprawy, lub innego stosownego zatwierdzenia wydanego zgodnie z załącznikiem 8 do Konwencji,
- c) dodatkowymi lub alternatywnymi instrukcjami opracowanymi przez użytkownika statku powietrznego odpowiedzialnego za ciągłą zdatność do lotu lub CAMO, pod warunkiem przeprowadzenia udokumentowanej analizy pod kątem ich wpływu na zdatność do lotu statku powietrznego oraz bezpieczeństwo wykonywanych operacji.

3.2.6. Dodatkowe lub alternatywne instrukcje nie mogą wydłużać interwałów obsługi technicznej określonych w sekcji dotyczącej ograniczeń zdatności do lotu zawartej w instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu i podlegają zatwierdzeniu zgodnie z pkt 3.2.3.

3.2.7. Użytkownik który zarządza ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego na własną odpowiedzialność, opracowuje jego POT, w którym deklaruje pełną odpowiedzialność za jego treść, a w szczególności za wszelkie odstępstwa od instrukcji w zakresie ciągłej zdatności do lotu

3.2.8. Jeżeli posiadacz certyfikatu typu nie określił w instrukcjach dopuszczalnych tolerancji interwałów wykonania poszczególnych zadań obsługi technicznej, dopuszcza się stosowanie tolerancji określonych w pkt 9.1.

3.2.9. POT powinien zawierać następujące podstawowe informacje:

- a) informacje o użytkowniku statku powietrznego oraz egzemplarzu statku powietrznego, którego dotyczy, wraz z każdym zamontowanym silnikiem i śmigłem tego egzemplarza,
- b) odniesienia do aktualnych danych, o których mowa w pkt 3.2.5, albo minimalnego programu przeglądu, o którym mowa w pkt 3.2.8,
- c) określenia obowiązkowych wymagań dotyczących ciągłej zdatności do lotu takich jak:
 - powtarzalnych dyrektyw zdatności,
 - zadań obsługi technicznej zawartych w sekcji dotyczącej ograniczeń zdatności do lotu zawartej w instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu,
 - wymagań dotyczących obsługi technicznej zawartych w arkuszu danych certyfikatu typu,
- d) określenia innych dodatkowych zadań obsługi technicznej wykonywanych ze względu na konkretny typ statku powietrznego, konfigurację i typ statku powietrznego oraz specyfikę jego eksploatacji, z uwzględnieniem następujących elementów:
 - zabudowanych części i akcesoriów oraz modyfikacji statku powietrznego,
 - wykonanych napraw statku powietrznego,
 - podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania,
 - zaleceń zawartych w instrukcjach w zakresie ciągłej zdatności do lotu, o których mowa w pkt 3.2.5 lit. b,
 - wymagań operacyjnych dotyczących okresowego przeglądu niektórych podzespołów,
 - zatwierdzeń operacyjnych,
 - wykonywanych operacji i środowiskowych warunków eksploatacji,
 - obsługi technicznej wykonywanej przez pilota – właściciela, zgodnie z zasadami określonymi w pkt 8.4.5 i 8.4.6, jeżeli dotyczy.

3.2.10. POT przynajmniej raz w roku podlega okresowej analizie, w tym spełnienia wymagań, o których mowa w pkt 3.2.5-3.2.9, którą wykonuje użytkownik statku powietrznego albo CAMO

odpowiedzialna za ciągłą zdatność do lotu na podstawie zawartej umowy o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu.

3.2.11. Jeżeli przegląd POT wykaże niezgodności dotyczące spełnienia wymagań, o których mowa w pkt 3.2.5-3.2.9, albo dotyczące stanu technicznego statku powietrznego związane z brakami w POT, które związane są z odstępami od zaleceń, o których mowa w pkt 3.2.5 lit. b, użytkownik statku powietrznego dokonuje w POT odpowiednich zmian.

3.2.12. W przypadku samolotu, o MTOM nie większej niż 2730 kg, szybowca, motoszybowca albo balonu POT może być zgodny z minimalnym programem przeglądu, określonym w pkt 9.2.

3.2.13. Minimalny program przeglądu spełnia następujące warunki:

- a) dla samolotów przeglądy wykonuje się co roku lub co 100 godzin, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej, gdzie dopuszcza się stosowanie tolerancji określonej w pkt 9.1,
- b) dla szybowców, motoszybowców i balonów stosuje się odstępy roczne, gdzie dopuszcza się stosowanie tolerancji określonej w pkt 9.1,
- c) dla wykonania każdego zadania obsługi technicznej należy korzystać z danych obsługowych.

3.2.14. W celu zatwierdzenia POT użytkownik udostępnia CAMO albo Prezesowi Urzędu wszystkie dane o których mowa w pkt 3.2.9.

3.2.15. Użytkownik albo CAMO na żądanie Prezesa Urzędu udostępniania POT i aktualne dane, o których mowa w pkt 3.2.5.

3.4. Dane dotyczące modyfikacji i napraw

3.4.1. Modyfikacje i naprawy statku powietrznego lub podzespołu są wykonywane, a uszkodzenia oceniane przy zastosowaniu danych obsługowych, o których mowa w pkt 4.1.

3.4.2. Modyfikacje i naprawy mogą być wykonywane zgodnie z danymi zawartymi w specyfikacjach certyfikacyjnych CS-STAN, jeżeli nie są one sprzeczne z instrukcjami określonymi w pkt.4.1 lit. c, a statek powietrzny spełnia kryteria dla statku powietrznego, dla którego CS-STAN ma zastosowanie.

3.4.3. W przypadku modyfikacji i napraw wykonanych zgodnie z danymi zawartymi w specyfikacjach certyfikacyjnych CS-STAN dokumentację ciągłej zdatności do lotu uzupełnia się o Formularz nr 123 ULC.

3.4.4. Jeżeli uszkodzenie przekracza ograniczenia lub zakres danych, o których mowa w pkt 3.4.1 i 3.4.2, należy wnioskować do Prezesa Urzędu o zatwierdzenie zmiany w projekcie typu na zasadach określonych w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 53c ust. 2 ustawy.

3.5. Dokumentacja ciągłej zdatności do lotu

3.5.1. Dokumentacja ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego składa się, w zależności od przypadku z:

- a) książki statku powietrznego, książek lub metryk modułów silników, książek śmigieł, metryk podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania, do prowadzenia których użytkownik jest obowiązany, chyba że Prezes Urzędu zatwierdzi inny system prowadzenia dokumentacji, oraz
- b) PDT, jeżeli jest to wymagane na podstawie pkt 3.6.1.

3.5.2. W książce statku powietrznego wpisuje się typ i znak rozpoznawczy statku powietrznego, datę, liczbę wylatanych godzin lub liczbę cykli określonych w sposób określony w danych obsługowych.

3.5.3. Informacje zawarte w dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, o której mowa w pkt 3.5.1, obejmują bieżący:

- a) status wykonania dyrektyw zdatości obowiązujących dla statku powietrznego i podzespołów,
- b) status wykonanych modyfikacji i napraw wraz z danymi potwierdzającymi spełnienie wymagań zdatości do lotu,
- c) status zgodności z POT,
- d) status podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania,
- e) raport z ważenia i wyważenia,
- f) wykaz odłożonej obsługi technicznej.

3.5.4. Po zakończeniu każdej obsługi technicznej do dokumentacji ciągłej zdatości do lotu statku powietrznego dołączane jest CRS. Dokumentację uzupełnia się niezwłocznie, jednak nie później niż w ciągu 30 dni od daty przeprowadzenia czynności obsługi technicznej.

3.5.5. Oprócz zapisów w CRS, do książek silnika lub śmigła, metryk modułów silnika lub podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania należy wpisać następujące informacje dotyczące każdego zabudowanego podzespołu:

- a) dane identyfikacyjne podzespołu,
- b) odpowiednio typ, numer seryjny silnika, śmigła, modułu silnika lub podzespołu o ograniczonym czasie użytkowania, wraz z danymi dotyczącymi jego zabudowy i wymontowania, oraz znak rozpoznawczy statku powietrznego, na którym podzespół został zabudowany,
- c) datę oraz odpowiednio liczbę wylatanych godzin, liczbę cykli wyliczonych na podstawie danych obsługowych oraz czas kalendarzowy danego podzespołu,
- d) aktualne informacje, o których mowa pkt 3.5.3, mające zastosowanie do podzespołu.

3.5.6. Użytkownik statku powietrznego albo CAMO odpowiedzialne za zarządzanie ciągłą zdatością do lotu:

- a) zarządza dokumentacją wymienioną pkt 3.5.1 i udostępnia ją na żądanie Prezesa Urzędu,
- b) zapewnia, że dane zawarte w dokumentacji ciągłej zdatości do lotu statku powietrznego są jasne i dokładne, a jeżeli zachodzi potrzeba skorygowania wprowadzonych danych, korektę dokonuje w sposób zachowujący wyraźnie zapis oryginalny,
- c) zapewnia przechowywanie danych:
 - dotyczących obsługi technicznej statku powietrznego i wszystkich podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania w nim zamontowanych, do czasu kiedy zawarte w nich informacje zostaną zastąpione przez nowe informacje o równoważnym zakresie i szczegółowości, jednak nie krócej niż 36 miesięcy od daty dopuszczenia statku powietrznego lub podzespołu do użytkowania,
 - dotyczących całkowitego czasu użytkowania (liczbę godzin lub liczbę cykli wyliczonych w sposób określony w danych obsługowych, czasu kalendarzowego) statku powietrznego i wszystkich podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania przez okres nie krócej niż 12 miesięcy od daty wycofania statku powietrznego lub podzespołu z użytkowania na stałe;
 - dotyczących odpowiedniego czasu użytkowania (ilości godzin lub ilości cykli wyliczonych w sposób określony w danych obsługowych, czasu kalendarzowego), od ostatniej planowej obsługi technicznej podzespołu o ograniczonym czasie użytkowania, przynajmniej do czasu przeprowadzenia następnej planowej obsługi podzespołu o równoważnym zakresie i szczegółowości prac,

- aktualnego statusu zgodności z POT, przynajmniej do czasu przeprowadzenia następnej planowej obsługi statku powietrznego lub podzespołu, o równorzędnym zakresie i szczegółowości prac,
- aktualnego statusu wykonania dyrektyw zdadności, obowiązujących dla statku powietrznego i podzespołów, przez nie krócej niż 12 miesięcy od daty wycofania statku powietrznego lub podzespołu z użytkowania na stałe,
- szczegółów wykonanych modyfikacji i napraw statku powietrznego i podzespołów, nie krócej niż przez okres 12 miesięcy od daty wycofania z użytkowania na stałe.

3.5.7. Jeżeli dokumentację ciągłej zdadności do lotu przechowuje AMO w imieniu użytkownika statku powietrznego odpowiedzialnego za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu, to jest on nadal odpowiedzialny za przechowywanie tej dokumentacji.

3.5.8. Dokumentacja ciągłej zdadności do lotu może być sporządzana na papierze lub w postaci elektronicznej spełniającej wymagania dla dokumentów elektronicznych. Dokumentację tę przechowuje się przy zachowaniu następujących warunków:

- a) zabezpieczenie przed pożarem, zalaniem, uszkodzeniem, zmianą lub kradzieżą,
- b) zachowanie czytelności przez cały wymagany okres przechowywania,
- c) dokumentacja sporządzona na papierze jest prowadzona przy zastosowaniu mocnego materiału, mogącego wytrzymać normalne użytkowanie i archiwizowanie,
- d) systemy komputerowe posiadają przynajmniej jeden system zapasowy, który jest aktualizowany najpóźniej w ciągu 24 godzin po wykonaniu każdej zmiany w dokumentacji, a każdy terminal ma zabezpieczenie programów przed dokonaniem nieautoryzowanej zmiany bazy danych,
- e) dyski zapasowe komputerów, taśmy oraz inne nośniki zapisów są przechowywane w innym miejscu niż dyski, taśmy i inne nośniki robocze, w bezpiecznym otoczeniu z zachowaniem warunków, o których mowa w lit. a.

3.5.9. Odtworzenia utraconej lub zniszczonej dokumentacji ciągłej zdadności do lotu można dokonać przez przywołanie innych dokumentów podających takie dane, uzyskanie kopii dokumentów przechowywanych przez AMO i odniesienie się do dokumentacji prowadzonej przez personel poświadczający.

3.5.10. Jeżeli po wykonaniu czynności, o których mowa w pkt 3.5.9, dokumentacja ciągłej zdadności do lotu jest nadal niekompletna, podmiot odpowiedzialny za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu może w nowych dokumentach umieścić oświadczenie, opisujące utratę dokumentu i ustalające takie dane na podstawie przeprowadzonych poszukiwań oraz podając szacunkowy czas eksploatacji.

3.5.11. Dane, o których mowa w pkt 3.5.6 lit. c, po odtworzeniu są przedstawiane do uzgodnienia Prezesowi Urzędu. Jeżeli Prezes Urzędu stwierdzi, że odtworzone dane są niekompletne, może wymagać wykonania przez użytkownika dodatkowej obsługi technicznej.

3.6. Pokładowy dziennik techniczny

3.6.1. W przypadku operacji przewozu lotniczego albo SPO, wykonywanych z wykorzystaniem dużych statków powietrznych, oprócz spełnienia wymagań, o których mowa w pkt 3.5, użytkownik odpowiedzialny za ciągłą zdadność do lotu prowadzi dla każdego statku powietrznego PDT zawierający następujące informacje:

- a) imię i nazwisko albo nazwę i adres użytkownika statku powietrznego, znak rozpoznawczy i typ statku powietrznego,
- b) dane o każdym locie wykonywanym przez statek powietrzny, potrzebne dla zapewnienia ciągłego bezpieczeństwa lotu,

- c) informacje dotyczące każdej awarii, usterki lub niesprawności statku powietrznego, mających wpływ na zdatność do lotu lub bezpieczne użytkowanie statku powietrznego i systemów awaryjnych oraz każdej awarii, usterki lub niesprawności w kabinie, mającej wpływ na bezpieczne użytkowanie statku powietrznego lub bezpieczeństwo osób na pokładzie, znanych dowódcy statku powietrznego,
- d) aktualny CRS:
 - wydany po zakończeniu ostatniego przeglądu obsługi technicznej,
 - wydany po usunięciu usterki, odłożonej usterki lub przeprowadzeniu przeglądu obsługi technicznej, o którym mowa w lit. e,
- e) aktualne świadectwo obsługi technicznej, zawierające informacje dotyczące stanu obsługi technicznej statku powietrznego obejmujące informacje o planowanych i nieplanowanych czynnościach obsługi technicznej, które mają zostać wykonane w następnej kolejności, chyba że zgodnie z procedurami zawartymi w CAME świadectwo obsługi technicznej jest przechowywane w innym miejscu,
- f) informacje dotyczące odłożonych usterek lub zaplanowanych na późniejsze usunięcie ,
- g) informacje dotyczące wsparcia obsługi technicznej.

3.6.2. PDT i jego zmiany są zatwierdzane przez Prezesa Urzędu lub CAMO zgodnie z pkt 7.2.5.

3.6.3. Układ PDT wyraźnie pokazuje, które pozycje wypełnia się po locie, a które mają być wypełnione podczas przygotowania do następnego lotu.

3.6.4. PDT ma taką formę, która zapewnia, że dowódca statku powietrznego posiadał możliwość wstawienia daty i podpisu pod zapisami, o których mowa pkt 3.6.1 lit. c, łącznie z zapisem o zaistnieniu albo braku usterek.

3.6.5. Użytkownik statku powietrznego albo CAMO zapewnia, że dane, o których mowa w pkt 3.6.6, o każdym locie wykonanym przez statek powietrzny, potrzebne dla zapewnienia ciągłego bezpieczeństwa lotu, są dostępne na pokładzie statku powietrznego oraz są przechowywane na ziemi, do czasu zakończenia lotu, którego dotyczą.

3.6.7. Użytkownik statku powietrznego albo CAMO przechowuje PDT przez 36 miesięcy od daty ostatniego zapisu.

3.7. Przekazywanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu

3.7.1. Jeżeli statek powietrzny jest na stałe przekazany przez jednego użytkownika statku powietrznego drugiemu użytkownikowi, wówczas użytkownik przekazujący zapewnia również przekazanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu.

3.7.2. Jeżeli użytkownik statku powietrznego odpowiedzialny za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu zawarł umowę, o której mowa w pkt 2.3.1, zapewnia przekazanie CAMO, dokumentacji ciągłej zdatności do lotu.

Rozdział 4 **Standardy obsługi technicznej**

4.1. Dane obsługowe

Dane obsługowe oznaczają:

- a) wytyczne i instrukcje wydane przez Prezesa Urzędu,
- b) dyrektywy zdatności,
- c) instrukcje w zakresie ciągłej zdatności do lotu, wydane przez posiadaczy certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, każdą inną organizację projektującą, która jest uprawniona do publikowania takich danych,

- d) instrukcje w zakresie ciągłej zdatości do lotu, określonych na podstawie specyfikacji certyfikacyjnych CS-STAN,
- e) wymagania i informacje dotyczące obsługi technicznej, w tym normy techniczne, które nie zostały zastąpione przez przepis, dyrektywę zdatości lub wytyczne i instrukcje, ,
- f) w odniesieniu do podzespołów, odpowiednie działy instrukcji obsługi technicznej i napraw producenta, biuletyny serwisowe i listy serwisowe oraz, jeżeli dotyczą, wszystkie dane wydane jako dane obsługowe przez posiadacza certyfikatu typu, na którego wyrobie dany podzespół może być zabudowany.

4.2. Wykonywanie obsługi technicznej

4.2.1. Podczas wykonywania obsługi technicznej, , ma dostęp i korzysta z aktualnych i mających zastosowanie danych obsługowych.

4.2.2. Wykonujący obsługę techniczną zapewnia, że wszystkie dane obsługowe które wykorzystuje, są aktualne i bezpośrednio dostępne w miejscu wykonywania obsługi technicznej.

4.2.3. Wykonująca obsługę techniczną:

- a) posiada kwalifikacje w odniesieniu do wykonywanych zadań wymagane w niniejszym załączniku,
- b) zapewnia, że miejsce, w którym wykonuje się obsługę techniczną, jest właściwie zorganizowane i pozbawione brudu i zanieczyszczeń,
- c) stosuje metody, techniki, standardy i instrukcje określone w danych obsługowych,
- d) stosuje narzędzia, wyposażenie i materiały określone w danych obsługowych,
- e) zapewnia, że obsługa techniczna wykonywana w ramach ograniczeń środowiska występujących w miejscu jej wykonywania, jest wykonywana na zasadach określonych w danych obsługowych, które nie ograniczają skuteczności pracy personelu,
- f) korzysta w właściwego zaplecza w przypadku niekorzystnej pogody lub długotrwałej obsługi technicznej,
- g) zapewnia, że ryzyko popełnienia licznych błędów podczas obsługi technicznej oraz ryzyko powtórzenia błędów w wykonywaniu identycznych czynności obsługi technicznej jest jak najmniejsze,
- h) wprowadza metodę wykrywania błędów po wykonaniu każdego krytycznego zadania obsługi technicznej,
- i) przeprowadza ogólną weryfikację po zakończeniu obsługi technicznej potwierdzającą, że ze statku powietrznego lub podzespołu usunięto wszystkie narzędzia, wyposażenie i części lub materiały niestanowiące elementów statku powietrznego, a wszystkie zdjęte ze statku powietrznego osłony zostały ponownie zainstalowane.

4.2.4. Wykonujący obsługę techniczną prowadzi system kart roboczych lub arkuszy zadaniowych zawierających dokładny zapis danych obsługowych lub dokładne przywołanie do poszczególnych czynności obsługi technicznej zawartych w danych obsługowych.

4.2.5. Czynności obsługi technicznej rozpisane na kartach lub arkuszach zadaniowych są dzielone na poszczególne etapy, dla umożliwienia rejestrowania wykonania wyspecyfikowanych czynności obsługi technicznej, w tym czynności demontażu, wykonania czynności obsługi, ponownego montażu i prób.

4.2.6. Wykonująca obsługę techniczną zapewnia, że narzędzia i wyposażenie są:

- a) obsługiwane i konserwowane zgodnie z instrukcją jego producenta,
- b) poddawane regularnie obsłudze metrologicznej zgodnie z instrukcją jego producenta oraz według obowiązującej normy technicznej.

4.2.7. Dla zminimalizowania ryzyka, o którym mowa w pkt 4.2.3 lit. g, wykonujący obsługę techniczną zapewnia, że:

- a) każde zadanie obsługowe jest podpisane dopiero po jego zakończeniu,
- b) grupowanie zadań w celu ich podpisania zapewnia zidentyfikowanie etapów krytycznych,
- c) każda czynność wykonana przez personel pod nadzorem jest sprawdzona i podpisana przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt 8.1.2 lit. a i lit. b,
- d) wyznacza różne osoby do wykonania identycznych czynności obsługi technicznej, w przypadku, gdy czynności te dotyczą tych samych podzespołów zabudowanych na różnych systemach statku powietrznego, co w przypadku błędu może zagrażać bezpieczeństwu.

4.2.8. Dla zapewnienia wykrywania błędów, o których mowa w pkt 4.2.3 lit. h, wykonujący obsługę techniczną, po wykonaniu każdego krytycznego zadania obsługi technicznej zapewnia, że:

- a) personel poświadczający który wykonuje zadania lub je nadzoruje odpowiada za ich wykonanie zgodnie z mającymi zastosowanie danymi obsługowymi,
- b) zostanie przeprowadzona niezależna kontrola,
- c) poświadczenie obsługi jest wystawiane przez personel poświadczający po zadawalającym wykonaniu niezależnej kontroli,
- d) system kart pracy rejestruje dane każdej osoby, datę i szczegóły niezależnej kontroli, w miarę potrzeb, przed wystawieniem poświadczenia obsługi.

4.2.9. Przy przeprowadzaniu niezależnej kontroli, o której mowa w pkt 4.2.8, po wykonaniu każdego krytycznego zadania obsługi technicznej osobie wykonującej to zadanie nie wolno pokazywać osobie wykonującej niezależną kontrolę, w jaki sposób przeprowadzić kontrolę po zakończeniu obsługi technicznej.

4.2.10. Jeżeli dla wykonania zadań, o których mowa w pkt 4.2.7 lit. d, dostępna jest tylko jedna osoba, to taka osoba powinna przeprowadzić inspekcję tych zadań, podczas której wykonuje czynności jak przy przeprowadzaniu niezależnej kontroli, o której mowa w pkt 4.2.8.

4.3. Usterki statku powietrznego

4.3.1. Każda usterka statku powietrznego, która ma poważny wpływ na bezpieczeństwo lotu, jest usuwana przed kolejnym lotem.

4.3.2. Wyłącznie personel poświadczający, o którym mowa w pkt 8.1.2 lit. a-b, stwierdza, w oparciu o dane obsługowe, o których mowa w pkt 4.1, czy usterka statku powietrznego ma poważny wpływ na bezpieczeństwo lotu i decyduje, kiedy i jakie działania naprawcze są podejmowane przed dalszym lotem, a usunięcie których usterek może być odłożone, z wyjątkiem, gdy pilot albo personel poświadczający wykorzystuje MEL.

4.3.3. Usterka statku powietrznego, która nie ma poważnego wpływu na bezpieczeństwo lotu, jest usuwana tak szybko jak jest to możliwe przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt 8.1.2 lit. a-b albo pilota-właściciela wykonującego obsługę techniczną, w ramach ograniczeń wyspecyfikowanych w danych obsługowych lub MEL.

4.3.4. Usterka statku powietrznego, która zgodnie z pkt 4.3.2 i pkt 4.3.3, nie została usunięta przed lotem, jest rejestrowana przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt 8.1.2 lit. a i lit. b albo pilota-właściciela wykonującego obsługę techniczną w wykazie odłożonych usług statku powietrznego, o którym mowa w pkt 3.5.4 lit. f, lub w PDT, a niesprawne elementy są w wyraźny sposób oznakowane.

Rozdział 5

Podzespoły

5.1. Zabudowa podzespołów

5.1.1. Podzespół jest dopuszczony do zabudowy na statku powietrznym, jeżeli jego stan techniczny, zweryfikowany zgodnie z pkt 5.1.2 i został dopuszczony do eksploatacji na zasadach określonych w pkt 8.2 przy pomocy Formularza nr 1 ULC, Formularza nr 1 EASA albo równoważnego dokumentu, o którym mowa w Part-M, i podzespół został oznaczony zgodnie z projektem typu.

5.1.2. W celu sprawdzenia czy podzespół można dopuścić do zabudowy na statku powietrznym, personel poświadczający, o którym mowa w pkt 8.1.2 lit. a i lit. b albo pilot-właściciel, wykonuje przed zabudową podzespołu przeglądy i kontrole zgodnie z danymi obsługowymi, o których mowa w pkt 4.1 lit. f, które obejmują sprawdzenie:

- a) ogólnego stanu podzespołu i jego opakowania, z punktu widzenia uszkodzeń, które mogłyby mieć wpływ na integralność podzespołu,
- b) czy podzespół otrzymano w opakowaniu odpowiednim dla rodzaju podzespołu,
- c) czy nie upłynął okres składowania podzespołu,
- d) czy podzespół ma odpowiednio założone wszystkie zaślepki lub kołpaki, dla zapobieżenia uszkodzeniom lub wewnętrznym zanieczyszczeniom.

5.1.3. Przed zabudową podzespołu na statku powietrznym, personel poświadczający, o którym mowa w pkt 8.1.2 lit. a-b albo pilot-właściciel, upewnia się, czy podzespół nadaje się do zabudowy, jeżeli mogą mieć zastosowanie jego różne konfiguracje wynikające z modyfikacji lub dyrektyw zgodności.

5.1.4. Zabudowa zamiennego podzespołu na statku powietrznym następuje, jeżeli personel poświadczający, o którym mowa w pkt 8.1.2 lit. a i lit. b albo pilot-właściciel, ma pewność, że taki podzespół jest zgodny z danymi obsługowymi.

5.1.5. Zabudowa części standardowych na statku powietrznym lub jego podzespole następuje, jeżeli są one wymienione w danych obsługowych i jest do nich dołączony dowód zgodności z odpowiednią normą techniczną, z zastrzeżeniem pkt 5.1.6.

5.1.6. Przyrządy lub wyposażenie niewymagane przez mające zastosowanie przepisy zgodności do lotu szybowców albo motoszybowców, certyfikowane zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 53c ust. 2 ustawy, stanowi części standardowe, jeżeli jest zabudowane, działa, działa nieprawidłowo lub nie działa, a samo w sobie lub przez swój wpływ na statek powietrzny i jego eksploatację nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa.

5.1.7. Materiały zużywalne i wymagające dalszej obróbki są dopuszczone do stosowania na statku powietrznym lub podzespole tylko wtedy, gdy:

- a) producent statku powietrznego lub jego podzespołu ujmie je w odpowiednich danych obsługowych,
- b) spełniają wymagania określonej normy technicznej i są możliwe do zidentyfikowania na podstawie dołączonej dokumentacji, która dotyczy konkretnego materiału i zawiera stwierdzenie zgodności z tą normą, której wymagania materiał powinien spełniać, a także podaje producenta i dostawcę materiału.

5.1.8 Dla części standardowych oraz materiałów nie są wymagane dokumenty o których mowa w pkt 5.1.1.

5.2. Obsługa techniczna podzespołów

5.2.1. Obsługa techniczna podzespołu prowadzona jest przez AMO zatwierdzoną do obsługi technicznej podzespołów zgodnie z przepisami rozdziału 6, z zastrzeżeniem pkt 5.2.2 - 5.2.6.

5.2.2. Obsługa techniczna podzespołu zabudowanego na statku powietrznym, inna niż naprawa

główna, może być wykonana przez AMO posiadającą zakres zatwierdzenia kategorii A, albo przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt 8.1.2 lit. b, zgodnie z danymi obsługi technicznej statku powietrznego lub jeżeli Prezes Urzędu wyrazi zgodę zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu wydanymi przez producenta podzespołu, z zastrzeżeniem pkt 5.2.3.

5.2.3 Obsługa techniczna podzespołu zabudowanego na statku powietrznym z napędem tłokowym o MTOM nie większej niż 2730 kg, szybowcu, motoszybowcu albo balonie może być wykonana przez AMO posiadającą zakres zatwierdzenia kategorii A, albo przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt 8.1.2 lit. b, zgodnie z danymi obsługowymi:

- a) podzespołu wydanymi przez producenta podzespołu w przypadku naprawy głównej silnika i śmigła statków powietrznych certyfikowanych zgodnie z specyfikacjami certyfikacyjnymi CS-VLA, CS-22 albo CS-LSA lub równoważnymi specyfikacjami certyfikacyjnymi,
- b) statku powietrznego wydanymi przez posiadacza certyfikatu typu, bez żadnych ograniczeń dotyczących zakresu obsługi technicznej podzespołu.

5.2.4. Obsługa techniczna podzespołu zabudowanego na silniku może być wykonana przez AMO posiadającą zakres zatwierdzenia kategorii B, zgodnie z danymi obsługowymi silnika lub jeżeli Prezes Urzędu wyrazi zgodę zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu wydanymi przez producenta podzespołu.

5.2.5. Obsługa techniczna zabudowanego silnika może być wykonana przez AMO posiadającą zakres zatwierdzenia kategorii B w trakcie obsługi technicznej statku powietrznego.

5.2.6. Obsługa techniczna podzespołu zabudowanego na statku powietrznym albo silniku może być wykonana przez AMO posiadającą zakres zatwierdzenia kategorii C w trakcie obsługi technicznej statku powietrznego lub w zapleczu obsługowym silnika.

5.2.7. AMO albo personel wykonujący obsługę techniczną, o której mowa w pkt 5.2.2-5.2.4 i pkt 5.2.6, może na czas jej wykonywania wybudować podzespół poddany obsłudze technicznej w celu uzyskania łatwiejszego dostępu do niego, z wyjątkiem sytuacji, gdy jego wybudowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej, która nie spełnia wymagań określonych odpowiednio w pkt 5.2.2-5.2.4 albo pkt 5.2.6.

5.2.8. Obsługa techniczna podzespołu wykonana zgodnie pkt 5.2.2 i pkt 5.2.3 nie uprawnia do wydania Formularza nr 1 ULC i podlega wymaganiom poświadczania obsługi statku powietrznego, o których mowa w pkt 8.1.

5.3. Podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania

5.3.1. Zbudowany podzespół o ograniczonym czasie użytkowania nie może być eksploatowany po upływie zatwierdzonego okresu zdatności do użytkowania, określonego w POT i dyrektywach zdatności, z zastrzeżeniem pkt 5.4.4.

5.3.2. Zatwierdzony okres zdatności do użytkowania, o którym mowa w pkt 5.3.1, jest wyrażony odpowiednio w czasie kalendarzowym, liczby godzin lotu, lądowań lub cykli.

5.3.3. Z upływem zatwierdzonego okresu zdatności do użytkowania podzespół powinien zostać wybudowany ze statku powietrznego w celu obsługi technicznej lub jego wybrakowania w przypadku podzespołów z certyfikowanym limitem żywotności.

5.4. Nadzorowanie podzespołów niezdatnych do użytkowania

5.4.1. Podzespół jest kwalifikowany jako niezdatny do użytkowania, jeżeli spełnia przynajmniej jeden z następujących warunków:

- a) upłynął okres zdatności do użytkowania podany w POT,
- b) występuje niezgodność z mającymi zastosowanie dyrektywami zdatności i innymi obowiązkowymi wymaganiami określonymi przez Prezesa Urzędu dotyczącymi ciągłej zdatności do lotu,

- c) brak informacji koniecznych dla ustalenia stanu zdatności do lotu lub przydatności do zabudowy,
- d) występują objawy usterek lub niesprawności,
- e) uczestniczył w incydencie lub wypadku, który może mieć wpływ na jego zdatność do użytkowania.

5.4.2. Podzespół niezdatny do użytkowania jest zidentyfikowany i magazynowany w bezpiecznym miejscu pod kontrolą AMO do czasu podjęcia decyzji przez tę organizację w sprawie przyszłego statusu takiego podzespołu.

5.4.3. Dla statków powietrznych innych niż duże statki powietrzne, personel poświadczający, o którym mowa w pkt 8.1.2 lit. a i lit. b, który uznał podzespół za niezdatny do użytkowania, może przekazać pieczę nad nim, po uznaniu go za niezdatny do użytkowania, użytkownikowi statku powietrznego, pod warunkiem że taka informacja zostanie odnotowana w książce statku powietrznego lub książce silnika lub książce podzespołu.

5.4.4. Podzespół, który osiągnął certyfikowany limit żywotności całkowitej lub doznał usterki nienadającej się do usunięcia zostaje zakwalifikowany przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt 8.1.2 lit. a-b, jako nienaprawialny i nie może być ponownie wprowadzony do systemu dostaw podzespołów, chyba że przedłużono certyfikowany limit żywotności całkowitej lub został zatwierdzony sposób jego naprawy zgodnie z pkt 3.4.

5.4.5. Podzespół zostaje zakwalifikowany jako nienadający się do naprawy, jeżeli spełnia przynajmniej jeden z następujących warunków:

- a) ma usterki nienadające się do usunięcia,
- b) nie spełnia wymagań norm konstrukcyjnych i nie mogą być doprowadzone do zgodności z takimi normami,
- c) został poddany niedopuszczalnym modyfikacjom lub przeróbkom, których nie można cofnąć,
- d) jest certyfikowaną częścią o ograniczonej żywotności, która osiągnęła lub przekroczyła certyfikowane granice żywotności, który nie ma zapisów lub którego zapisy są niekompletne,
- e) nie można go przywrócić do stanu zdatności do lotu, z powodu wystawienia na działanie nadmiernych sił, temperatur lub niesprzyjających warunków otoczenia,
- f) nie można uzyskać zgodności z mającymi zastosowanie dyrektywami zdatności,
- g) nie można odnaleźć dokumentacji z jego obsługi lub ustalić jego producenta.

5.4.6. W odniesieniu do podzespołu, który zgodnie z pkt 5.4.4 albo pkt 5.4.5 został zakwalifikowany jako nienaprawialny albo nienadający się do naprawy, użytkownik statku powietrznego odpowiedzialny za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu albo CAMO, z zastrzeżeniem pkt 5.4.7:

- a) przechowuje podzespół w miejscu określonym w pkt 5.4.2 albo pkt 5.4.3,
- b) przed zrzeczeniem się odpowiedzialności za taki podzespół, trwale go uszkadza w sposób zapewniający, że odzyskanie lub naprawa nie będą ekonomicznie uzasadnione.

5.4.7 Status niezdatności podzespołu do użytku powinien być w wyraźny sposób podany na przywieszce, wraz z danymi identyfikacyjnymi podzespołu, oraz wszystkimi informacjami niezbędnymi do ustalenia niezbędnych działań.

5.4.8. Użytkownik statku powietrznego odpowiedzialny za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu albo CAMO, w porozumieniu z AMO, o której mowa w pkt 5.4.2, może, przekazać odpowiedzialność za podzespół zakwalifikowany jako nienadający się do naprawy bez jego

uszkodzenia, o którym mowa w pkt 5.4.6 lit. b, do organizacji szkoleniowej lub badawczej, pod warunkiem ich zabezpieczenia przed ponowną zabudową na statku powietrznym.

Rozdział 6

Jednostka obsługi technicznej i napraw

6.1. Zakres zatwierdzenia AMO

6.1.1. AMO jest zatwierdzona przez Prezesa Urzędu do wykonywania czynności obsługi technicznej i napraw statków powietrznych i ich podzespołów, w zakresie określonym przez system klas i kategorii, o którym mowa w pkt 6.2.

6.1.2. W przypadku AMO spełniającej wymagania określone w przepisach Part-M albo Part 145, zakres zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 6.1.1, stanowi załącznik do posiadanego certyfikatu.

6.1.3. Zakres prac do wykonania których AMO jest upoważniona, określony w MOM, uzupełnia zakres zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 6.1.1.

6.1.4. AMO może wytwarzać zgodnie z danymi obsługowymi części do wykorzystania podczas prac wykonywanych w jej zapleczu technicznym, o którym mowa w pkt 6.4 lit. a.

6.1.5. AMO wytwarza części, o których mowa w pkt 6.1.4, zgodnie z zatwierdzoną przez Prezesa Urzędu procedurą określoną w MOM.

6.2. System klas i kategorii stosowanych przy zatwierdzaniu AMO

6.2.1. Tabela w pkt 9.4 określa standardowy zakres zatwierdzenia AMO, której przyznaje się zatwierdzenie w zakresie mieszczącym się w przedziale od pojedynczej klasy i kategorii z ograniczeniami, aż do wszystkich klas i kategorii z ograniczeniami, z zastrzeżeniem pkt 6.2.10.

6.2.2. W ramach klas i kategorii zatwierdzenia AMO, zakres prac do których upoważniona jest AMO, zawarty w MOM, określa dokładnie ograniczenia tego zatwierdzenia.

6.2.3. AMO może wykonywać obsługę techniczną podzespołów statku powietrznego, w tym silników na warunkach określonych w pkt 5.2.

6.2.4. Wykonywana przez AMO obsługa techniczna, o której mowa w pkt 6.2.3, podlega procedurze określonej w MOM.

6.2.5. AMO z zakresem zatwierdzenia kategorii D1, która jest samodzielną kategorią zatwierdzenia, nie odnoszącą się do określonego statku powietrznego, silnika lub innego podzespołu, może wykonywać NDT wyrobów jako konkretne zadanie na rzecz innej AMO.

6.2.6. AMO z zakresem zatwierdzenia kategorii A, B lub C może przeprowadzać NDT wyrobów, których obsługę techniczną wykonuje bez potrzeby zatwierdzenia do kategorii D1, pod warunkiem, że MOM zawiera procedury NDT.

6.2.7. Sekcja ograniczenia w zakresie zatwierdzenia AMO umożliwia Prezesowi Urzędu elastyczne dostosowania zakresu zatwierdzenia do możliwości poszczególnych jednostek obsługi technicznej i napraw.

6.2.8. Kategorie podane w zakresie zatwierdzenia AMO, zawierają wskazanie ograniczeń, których możliwe rodzaje określono w pkt 9.4.

6.2.9. Jeżeli szczegółowa lista obsługiwanych podzespołów i możliwych obsług specjalistycznych może powodować konieczność wprowadzania częstych zmian w AMO, mogą być one dokonywane zgodnie z procedurą zatwierdzania pośredniego, o której mowa w pkt 6.3.5.

6.2.10. AMO, która zatrudnia tylko jedną osobę, odpowiedzialną za planowanie i wykonanie całej obsługi technicznej, posiada tylko ograniczony zakres zatwierdzenia, którego maksymalny dopuszczalny zakres określono w pkt 9.5.

6.2.11. Prezes Urzędu może nałożyć na AMO dodatkowe ograniczenia w zakresie zatwierdzenia, w zależności od możliwości danej jednostki.

6.2.12. Do podzespołów w kategorii C określonych w zakresie zatwierdzenia stosuje się specyfikacje ATA 2200, które dla każdej kategorii C określono w pkt 9.6.

6.3. Instrukcja AMO

6.3.1. MOM określa:

- a) ustalone przez AMO sposoby zapewnienia spełnienia wymagań niniejszego załącznika, w zależności od zakresu zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 6.1, oraz uprawnień AMO, o których mowa w pkt 6.14,
- b) zakres prac, o których mowa w pkt 6.1.4.,
- c) prace zlecane podwykonawcom,
- d) zasoby AMO, jej strukturę i procedury.

6.3.2. Zawartość i układ MOM określono w pkt 9.7.

6.3.3. Jeżeli AMO nie spełnia wymagań niniejszego rozdziału wskutek zmian w przepisach, zmian w AMO lub w jej działalności, lub wskutek niezgodności stwierdzonych w wyniku kontroli przeprowadzonych w ramach przeglądu organizacyjnego AMO, o którym mowa w pkt 6.15, lub z innych powodów mających wpływ na zgodność MOM z wymaganiami, AMO jest odpowiedzialna za opracowanie zmian do MOM i przeprowadzenie procesu ich zatwierdzenia.

6.3.4. MOM i jej zmiany są zatwierdzane przez Prezesa Urzędu, z zastrzeżeniem pkt 6.3.5.

6.3.5. AMO określa zmiany do MOM, które mogą być wprowadzone i zatwierdzane przez AMO, w drodze procedury pośredniego zatwierdzania określonej w MOM, z zastrzeżeniem pkt. 6.17.2.

6.3.6. W przypadku AMO spełniających wymagania określone w przepisach Part-M albo Part 145, MOM jest opracowywana jako załącznik do posiadanej charakterystyki.

6.3.7. AMO przekazuje do Prezesa Urzędu każdą zmianę do MOM, niezależnie od tego, czy jest to zmiana podlegająca zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu, czy zmiana zatwierdzana pośrednio.

6.4. Zaplecze AMO

6.4.1. AMO zapewnia, że posiada albo wykazuje, że posiada prawo do użytkowania:

- a) zaplecza dla wszystkich planowanych prac, których powierzchnia jest wystarczająca dla wykonywania planowej obsługi technicznej, a wyspecjalizowane warsztaty i stanowiska są wydzielone i zabezpieczone przed zanieczyszczeniem i wpływem warunków otoczenia,
- b) pomieszczeń biurowych dla zarządzania wszystkimi planowymi pracami, w których dopuszczalne jest połączenie kilku lub wszystkich pomieszczeń biurowych w jedno pomieszczenie, pod warunkiem zapewnienia personelowi miejsca wystarczającego dla wykonywania przydzielonych mu zadań,
- c) bezpiecznych i zabezpieczonych przed zanieczyszczeniem i wpływem warunków otoczenia pomieszczeń magazynowych zapewniających oddzielenie niesprawnych podzespołów, wyposażenia, narzędzi i materiałów od innych podzespołów, wyposażenia, narzędzi i materiałów, w których warunki magazynowania są zgodne z instrukcjami producentów podzespołów, wyposażenia, narzędzi i materiałów.

6.4.2. Zaplecze i warunki otoczenia wymagane dla obsługi technicznej są opisane w MOM.

6.4.3. Zabezpieczenie przed wpływem warunków otoczenia, o którym mowa w pkt 6.4.1 lit. a i lit. c, dotyczy normalnych, lokalnych warunków atmosferycznych.

6.5. Wymagania dotyczące personelu AMO

6.5.1. Za zapewnienie, że cała obsługa techniczna, wymagana przez zlecających wykonanie obsługi technicznej będzie sfinansowana i wykonana zgodnie ze standardami określonymi w niniejszym rozdziale odpowiada w imieniu AMO wyznaczony kierownik odpowiedzialny.

6.5.2. Za zapewnienie, że AMO spełnia wymagania niniejszego rozdziału odpowiada wyznaczona przez kierownika odpowiedzialnego, o którym mowa w pkt 6.5.1, osoba lub grupa osób, zwanych dalej „kierownikami”, które są odpowiedzialne przed kierownikiem odpowiedzialnym.

6.5.3. W zależności od zakresu zatwierdzenia AMO, AMO posiada kierownika obsługi statków powietrznych i kierownika warsztatów, którzy podlegają kierownikowi odpowiedzialnemu.

6.5.4. W małych AMO, każdy z kierowników, o którym mowa w pkt 6.5.3, może być jednocześnie kierownikiem odpowiedzialnym oraz kierownikiem obsługi statków powietrznych lub kierownikiem warsztatów.

6.5.5. Kierownik obsługi statków powietrznych odpowiada za:

- a) zapewnienie, że cała obsługa techniczna, która jest wykonana oraz usuwanie usterek podczas obsługi statku powietrznego są wykonywane zgodnie ze standardami obsługi technicznej, o których mowa w pkt 6.9,
- b) skuteczne wdrożenie działań korygujących, będących wynikiem przeglądu organizacyjnego, o którym mowa w pkt 6.15 albo kontroli Prezesa Urzędu.

6.5.6. Kierownik warsztatów odpowiada za:

- a) zapewnienie, że cała obsługa techniczna podzespołów statków powietrznych jest wykonywana zgodnie ze standardami obsługi technicznej, o których mowa w pkt 6.9,
- b) skuteczne wdrożenie działań korygujących, będących wynikiem przeglądu organizacyjnego, o którym mowa w pkt 6.15, albo kontroli Prezesa Urzędu.

6.5.7. Osoby, o których mowa w pkt 6.5.2, posiadają:

- a) doświadczenie praktyczne i umiejętności w zakresie stosowania standardów bezpieczeństwa lotnictwa,
- b) znajomość:
 - przepisów niniejszego załącznika oraz związanych z nimi wymagań i procedur,
 - MOM,
- c) pięcioletnie doświadczenie w lotnictwie, w tym przynajmniej 3 lata praktyki w obsłudze technicznej,
- d) udokumentowaną znajomość obsługiwanych statków powietrznych, układów statków powietrznych lub podzespołów określonych w zakresie zatwierdzenia AMO,
- e) znajomość standardów obsługi technicznej.

6.5.8. AMO posiada personel związany z obsługą techniczną potrzebny do wykonywania zleconych prac obsługi technicznej, który:

- a) posiada wymagane kwalifikacje i spełnia wymagania procedur zawartych w MOM, dotyczące jego kompetencji,
- b) posiada podstawowe i uzupełniające szkolenia związane z obsługą techniczną, w celu zapewnienia utrzymania ciągłości kompetencji, które zapewnia AMO.

6.5.9. Personel wykonujący obsługi specjalistyczne, w tym spawanie, inspekcje lub badania nieniszczące, inne niż metoda kontrastu barwnego, posiada kwalifikacje zgodne z obowiązującą normą techniczną.

6.5.10. AMO przechowuje dokumenty potwierdzające kwalifikacje personelu związanego z obsługą techniczną, o którym mowa w pkt 6.5.2, pkt 6.5.8 i pkt 6.5.9.

6.5.11. W przypadku spiętrzenia prac obsługi technicznej, w stosunku do normalnie planowanej ich ilości i natężenia, dozwolone jest korzystanie z personelu czasowo zatrudnionego, ale personel taki nie może wydawać poświadczeń obsługi.

6.5.12. Personel związany z obsługą techniczną zatrudniony czasowo, o którym mowa w pkt 6.5.11, jest zatrudniony przez inną AMO i wynajęty AMO wykonującej prace, na czas ich wykonywania.

6.5.13. AMO posiada personel poświadczający:

- a) do wydawania poświadczeń obsługi statków powietrznych, który spełnia wymagania dla mechanika lotniczego obsługi technicznej określone w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy, oraz
- b) podzespołów statków powietrznych

– z zastrzeżeniem pkt 6.5.14.

6.5.14. AMO może wykorzystać personel poświadczający kwalifikowany zgodnie z lit. a i lit. b, jeżeli świadczy wsparcie w zakresie obsługi technicznej dla użytkowników statków powietrznych wykorzystywanych w SPO albo w operacjach przewozu lotniczego:

- a) w przypadku powtarzalnej przedlotowej dyrektywy zdatności, która stwierdza, że dyrektywę mogą wykonać członkowie załogi, AMO może wydać dowódcy statku powietrznego ograniczone upoważnienie personelu poświadczającego, na podstawie posiadanej licencji członka załogi, pod warunkiem że zapewni, że zostało przeprowadzone odpowiednie szkolenie praktyczne dowódcy statku powietrznego, gwarantujące, że może on wykonać dyrektywę zdatności zgodnie z wymaganymi standardami, o których mowa w pkt 6.9,
- b) w przypadku statku powietrznego wykonującego operacje poza miejscem z dostępnym wsparciem obsługowym, AMO może wydać dowódcy statku powietrznego ograniczone upoważnienie personelu poświadczającego, na podstawie posiadanej licencji członka załogi, pod warunkiem, że zapewni, że zostało przeprowadzone odpowiednie szkolenie praktyczne, gwarantujące, że dowódca statku powietrznego może wykonać czynności w zakresie obsługi technicznej zgodnie z wymaganymi standardami, o których mowa w pkt 6.9.

6.5.15. AMO może wykorzystać personel poświadczający, o którym mowa w pkt 6.5.14, pod warunkiem zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu odpowiednich procedur jako części MOM.

6.5.16. Upoważnienie, o którym mowa w pkt 6.5.14 lit. a i b, jest przyznane na czas określony, nie dłuższy niż 12 miesięcy, pod warunkiem ukończenia przez dowódcę statku powietrznego z wynikiem pozytywnym szkolenia okresowego, w zakresie danego typu statku powietrznego.

6.6. Personel poświadczający

6.6.1. AMO zapewnia, że personel poświadczający, o którym mowa w pkt 6.5.13, ma poziom wiedzy gwarantujący właściwą obsługę statku powietrznego lub podzespołów statku powietrznego.

6.6.2. Poziom wiedzy, o którym mowa w pkt 6.6.1, oznacza, że personel poświadczający przeszedł szkolenie, zna sposób działania statku powietrznego oraz często występujące niesprawności i ich skutki oraz ma doświadczenie w zakresie obsługi technicznej danego typu statku powietrznego lub podzespołów statku powietrznego, oraz zna związane z nimi procedury AMO.

6.6.3. W przypadku niesprawności statku powietrznego, która wystąpiła w miejscu innym niż lokalizacja AMO określona w MOM, gdzie nie jest dostępny personel poświadczający, AMO, z którą podpisana jest umowa na obsługę techniczną, może wystawić jednorazowe upoważnienie do poświadczania obsługi:

- a) jednemu ze swoich pracowników posiadającemu uprawnienia na typ statku powietrznego o podobnej technologii, konstrukcji i systemach,
- b) każdej osobie, posiadającej nie mniej niż 3 lata doświadczenia w obsłudze oraz ważną licencję obsługi statków powietrznych, o której mowa w Załączniku 1 do Konwencji z uprawnieniem na typ statku powietrznego wymagającego poświadczenia obsługi, pod warunkiem, że w danej lokalizacji nie ma AMO zatwierdzonej zgodnie z niniejszym rozdziałem lub Part-M albo Part 145, a związana umową AMO otrzymała i posiada w aktach dowody potwierdzające doświadczenie i licencję tej osoby.

6.6.4. Przypadki, określone w pkt 6.6.3 lit. a i lit. b, AMO zgłasza do Prezesa Urzędu w ciągu 7 dni od daty wystawienia upoważnienia do poświadczania obsługi.

6.6.5. AMO wystawiająca jednorazowe upoważnienie do poświadczania obsługi, o którym mowa w pkt 6.6.3 zapewnia, że każda tak przeprowadzona obsługa techniczna, która może mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu, jest powtórnie sprawdzona przez AMO.

6.6.6. AMO prowadzi aktualny wykaz całego personelu poświadczającego, wraz z zakresami ich upoważnień, co stanowi część MOM.

6.6.7. Kandydatów na personel poświadczający należy ocenić pod względem kompetencji, kwalifikacji i zdolności do wykonywania obowiązków w zakresie poświadczania obsługi.

6.6.8. AMO gromadzi szczegółowe dane dotyczące personelu poświadczającego związane z oceną, o której mowa w pkt 6.6.7, i przechowuje kopie dokumentów potwierdzających kwalifikacje i aktualne doświadczenie personelu poświadczającego, w szczególności:

- a) szkolenie podstawowe,
- b) szkolenie na typ,
- c) szkolenie uzupełniające,
- d) szkolenie specjalistyczne,
- e) doświadczenie,
- f) kwalifikacje objęte upoważnieniem,
- g) zakres upoważnienia oraz numer upoważnienia,
- h) data pierwszego wydania upoważnienia,
- i) data wygaśnięcia upoważnienia – jeżeli ma zastosowanie.

6.6.9. AMO udostępnia dane i dokumenty, o których mowa w pkt 6.6.8, Prezesowi Urzędu.

6.7. Wyposażenie i narzędzia

6.7.1. AMO posiada wyposażenie i narzędzia wymienione w danych obsługowych, o których mowa w pkt 6.9.1, lub sprawdzone zamienniki wymienione w MOM, niezbędne do wykonania bieżącej obsługi w ramach posiadanego zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 6.2, z zastrzeżeniem pkt 6.7.2.

6.7.2. AMO wykazuje, że ma dostęp do każdego innego niż wymieniony w pkt 6.7.1 wyposażenia i narzędzi wykorzystywanych sporadycznie.

6.7.3. AMO zapewnia, że wszystkie narzędzia i wyposażenie, o którym mowa w pkt 6.7.1 i pkt 6.7.2 są oznakowane i wyszczególnione w wykazie, o którym mowa w MOM, wraz z narzędziami i wyposażeniem osobistym personelu AMO, które AMO dopuszcza do użytku.

6.7.4. AMO ma system znakowania narzędzi i wyposażenia, który umożliwia określenie terminu następnej inspekcji, obsługi technicznej lub metrologicznej albo identyfikację niesprawności danej pozycji z innych powodów niż niewykonanie inspekcji, obsługi technicznej lub metrologicznej.

6.7.5. Narzędzia i wyposażenie są poddawane obsłudze metrologicznej zgodnie z obowiązującymi normami technicznymi.

6.7.6. Regularne inspekcje, obsługa techniczna lub metrologiczna narzędzi i wyposażenia są wykonywane zgodnie z instrukcjami producentów wyposażenia, z wyjątkiem, kiedy AMO może wykazać na podstawie wyników przeprowadzonej wewnętrznej oceny, że w konkretnym przypadku odpowiedni jest inny termin ich przeprowadzenia.

6.7.7. Dla narzędzi i wyposażenia AMO, o których mowa w pkt 6.7.5, przechowuje dokumentację ich obsługi technicznej lub metrologicznej, która określa stosowane przy ich obsłudze normy techniczne.

6.8. Podzespoły

AMO sprawdza, klasyfikuje i segreguje otrzymywane podzespoły, zgodnie z zasadami określonymi w rozdziale 5.

6.9. Standardy obsługi technicznej

6.9.1. Podczas wykonywania obsługi technicznej AMO posiada i stosuje dane obsługowe, z zastrzeżeniem pkt 6.9.2.

6.9.2. Dane obsługowe dostarczone przez klienta są w posiadaniu AMO podczas wykonywania prac.

6.9.3. Jeżeli AMO korzysta z danych obsługowych dostarczanych przez klienta, zakres zatwierdzenia podany w MOM jest ograniczony do konkretnych statków powietrznych objętych umowami podpisanymi z tym klientem.

6.9.4. Cała obsługa techniczna jest wykonywana zgodnie z wymaganiami, o których mowa w pkt 6.2.

6.10. Zamówienia na wykonanie obsługi technicznej

Przed rozpoczęciem obsługi AMO i zlecający prace obsługowe uzgadniają pisemne zamówienie na wykonanie obsługi technicznej.

6.11. Poświadczenie obsługi technicznej statku powietrznego

Po zakończeniu całej wymaganej obsługi technicznej statku powietrznego zostaje w imieniu AMO wystawione CRS statku powietrznego, zgodnie z pkt 8.1.

6.12. Poświadczenie obsługi technicznej podzespołu

6.12.1. Po zakończeniu wymaganej obsługi technicznej podzespołu zostaje w imieniu AMO wystawione CRS podzespołu zgodnie z pkt 8.2, z wyjątkiem podzespołu podlegającego obsłudze technicznej zgodnie z przepisami pkt 5.2.2 i 5.2.3 oraz części wytworzonej zgodnie z przepisami pkt 6.1.5.

6.12.2. CRS podzespołu może być wygenerowane z komputerowej bazy danych AMO.

6.13. Dokumentacja obsługi technicznej

6.13.1. AMO rejestruje wszystkie szczegółowe dane dotyczące wykonanych prac oraz przechowuje dokumentację, łącznie z dokumentami podwykonawcy, potrzebną do wykazania, że zostały spełnione wszystkie wymagania dotyczące wystawienia CRS, o którym mowa w pkt 6.11 i 6.12.

6.13.2. Dokumentacja obsługi technicznej podaje numer zmiany stosowanych danych obsługowych.

6.13.3. Dokumentacja obsługi technicznej jest sporządzana i przechowywana na zasadach określonych w pkt 3.5.8.

6.13.4. AMO dostarcza CRS użytkownikowi statku powietrznego odpowiedzialnemu za zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu albo CAMO, a w przypadku przeprowadzenia naprawy lub modyfikacji również kopie danych dotyczących naprawy lub modyfikacji wykorzystanych do ich przeprowadzenia.

6.13.5. AMO przechowuje kopie zapisów obsługi i związanych z nimi danych obsługowych przez okres 3 lat od daty wydania przez tę AMO CRS statku powietrznego lub podzespołu statku powietrznego, którego dotyczą prace.

6.13.6. Jeżeli AMO kończy swoją działalność, cała przechowywana dokumentacja z obsługi technicznej obejmująca ostatnie 3 lata od daty wydania przez tę AMO CRS statku powietrznego lub podzespołu statku powietrznego, zostaje przekazana właścicielowi statku powietrznego, podzespołu albo zlecającemu wykonanie obsługi, lub zostaje zarchiwizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami.

6.14. Uprawnienia AMO

AMO może:

- a) wykonywać obsługę techniczną statku powietrznego lub podzespołu, na który posiada zatwierdzenie, o którym mowa w pkt 6.1, w lokalizacji określonej w certyfikacie jednostki i w MOM, z zastrzeżeniem lit. c,
- b) zlecać wykonanie usług specjalistycznych podmiotowi posiadającemu kwalifikacje w zakresie wykonywania takich usług, pod warunkiem objęcia tego podmiotu kontrolą zgodnie z procedurą zawartą w MOM albo innej AMO, o której mowa w pkt 6.2.5,
- c) wykonywać obsługę techniczną każdego statku powietrznego lub podzespołu, na obsługę których posiada zatwierdzenie w każdej lokalizacji, pod warunkiem, że potrzeba obsługi wynika z niezdatności do lotu statku powietrznego lub z konieczności wykonania okazjonalnej obsługi, zgodnie z warunkami określonymi w MOM,
- d) wydawać CRS po zakończeniu obsługi technicznej zgodnie z pkt 6.11 albo pkt 6.12.

6.15. Przegląd organizacyjny AMO

6.15.1. W celu zapewnienia, że AMO spełnia wymagania niniejszego rozdziału, AMO organizuje regularnie przeglądy organizacyjne, z zastrzeżeniem pkt 6.15.6.

6.15.2. W zależności od stopnia złożoności AMO, w tym ilości i typów statków powietrznych oraz podwykonawstwa usług specjalistycznych, system przeglądu organizacyjnego może być systemem stosującym zasady systemu jakości, o którym mowa w pkt 6.15.5, albo może być uproszczonym systemem dostosowanym do niskiego stopnia złożoności AMO.

6.15.3. System przeglądu organizacyjnego opisany w MOM, zawiera co najmniej następujące informacje:

- a) określenie osoby odpowiedzialnej za przegląd organizacyjny, którą jest kierownik odpowiedzialny, chyba że kierownik odpowiedzialny przekaze te obowiązki jednej z osób, o której mowa w pkt 6.5.3,
- b) kryteria kwalifikacji osób odpowiedzialnych za wykonywanie przeglądów organizacyjnych,
- c) procedurę planowania, wykonywania oraz analizowania wyników przeglądów organizacyjnych, która uwzględnia przeprowadzenie:
 - przeglądu dokumentacji, w tym dokumentacji AMO, personelu oraz dokumentacji z obsługi technicznej,
 - wrywkowego sprawdzenia statków powietrznych lub podzespołów obsługiwanych zgodnie z zamówieniem na wykonanie obsługi technicznej,
 - rozmów z personelem AMO,
 - analizy wewnętrznych zgłoszeń rozbieżności i trudności, w tym zgłoszonych trudności w stosowaniu aktualnych procedur MOM i narzędzi, stosowania odstępstw od procedur,
 - analizy skarg złożonych przez klientów AMO,
- d) program przeglądu organizacyjnego zawierający:
 - listy kontrolne obejmujące wszystkie pozycje, które są sprawdzane dla uzyskania pewności, że AMO zapewnia bezpieczny wyrób i spełnia wymagania przepisów niniejszego rozdziału oraz obejmujące wszystkie procedury opisane w MOM,
 - harmonogram sprawdzania pozycji z listy kontrolnej, gdzie każda pozycja jest sprawdzana przez łączne wykonanie czynności, o których mowa w lit. c, co najmniej raz na 12 miesięcy,
- e) określenie sposobu zarządzania, w ramach procedury, o której mowa w lit. c, niezgodnościami stwierdzonymi podczas przeglądu oraz niezgodnościami, o których mowa

w pkt 6.16, i zgłoszeniami zdarzeń, o których mowa w pkt 2.2.1, według następujących kryteriów:

- wszystkie niezgodności powinny być zapisane i zgłoszone osobom, o których mowa w pkt 6.5.2,
- wszystkie niezgodności poziomu 1, w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 30 ustawy, są niezwłocznie zgłaszane do Prezesa Urzędu, a wszystkie niezbędne działania na statkach powietrznych będących w eksploatacji są podejmowane natychmiast,
- wszystkie zgłoszenia zdarzeń są analizowane, w celu ciągłego ulepszania systemu przez ustalenie działań korygujących i zapobiegawczych,

f) procedurę zapewniającą wykonanie działań korygujących, zgodnie z którą:

- działania korygujące i zapobiegawcze są zatwierdzone przez osobę odpowiedzialną za program przeglądu organizacyjnego i wykonane w ustalonym terminie,
- jeżeli osoba odpowiedzialna za program przeglądu organizacyjnego ma pewność, że działanie korygujące jest skuteczne, potwierdza zamknięcie niezgodności wraz z krótkim opisem tego działania korygującego,
- kierownik odpowiedzialny jest informowany o niezgodnościach oraz, regularnie, o wynikach programu przeglądu organizacyjnego.

6.15.4. Osoby, o których mowa w pkt 6.15.3 lit. b, znają przepisy i procedury AMO oraz posiadają wiedzę w zakresie audytów, zdobytą podczas szkolenia lub w wyniku doświadczenia jako audytor.

6.15.5. AMO posiadająca więcej niż 10 osób personelu obsługi technicznej i mająca w zakresie zatwierdzenia duże statki powietrzne, opracowuje system przeglądu organizacyjnego stosujący zasady systemu jakości obejmujący:

- a) audyt monitorowania spełnienia przez AMO wymagań niniejszego załącznika, dotyczących statków powietrznych lub ich podzespołów i procedur AMO, które stanowią proces rutynowego, wyrywkowego sprawdzania wszystkich możliwości AMO do wykonywania całej obsługi technicznej, który obejmuje wyrywkowe badanie wyrobów, które stanowią końcowy element procesu obsługi technicznej, w celu sprawdzenia, czy te procedury dotyczą prawidłowych zasad obsługi oraz zdalnych do lotu statków powietrznych i podzespołów,
- b) system przekazywania informacji zwrotnych dotyczących jakości, do osoby lub grupy osób wymienionych w pkt 6.5.3 oraz do kierownika odpowiedzialnego, zapewniający, że we właściwym czasie zostaną podjęte odpowiednie działania korygujące, jako reakcja na raporty z audytów wykonanych w celu spełnienia wymagań lit. a,
- c) przepisy pkt 6.15.3 stosuje się odpowiednio.

6.15.6. Część systemu przeglądu organizacyjnego, dotycząca audytu, o którym mowa w pkt 6.15.5 lit. a, może być zakontraktowana w innej AMO zatwierdzonej zgodnie z niniejszym załącznikiem, Part-M albo Part 145, albo z osobą posiadającą odpowiednią wiedzę w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych i udokumentowane co najmniej dwuletnie doświadczenie w zakresie audytów.

6.15.7. Audyt, o którym mowa w pkt 6.15.5 lit. a, nie wymaga sprawdzenia każdej procedury AMO w odniesieniu do każdego typu statku powietrznego lub podzespołu, jeżeli audytor może wykazać, że konkretna procedura jest wspólna dla kilku typów statków powietrznych lub podzespołów oraz że była ona sprawdzana w okresie ostatnich 12 miesięcy i nie wykryto niezgodności.

6.15.8. W przypadku stwierdzenia niezgodności podczas audytu, o którym mowa w pkt 6.15.7, procedura jest ponownie sprawdzana w odniesieniu do innych wyrobów, o których mowa w pkt 6.15.5 lit. a, do momentu usunięcia niezgodności przez AMO, po czym można powrócić do audytów konkretnej procedury przeprowadzanych co 12 miesięcy na zasadach określonych w pkt 6.15.9.

6.15.9. Przegląd organizacyjny wykonywany przez AMO albo audyt, o którym mowa w pkt 6.15.5 lit. a, może być przeprowadzony jako jedno kompletne działanie lub może być podzielony na czynności podejmowane w okresie 12 miesięcy, zgodnie z ustalonym harmonogramem.

6.16. Postępowanie z niezgodnościami

Po otrzymaniu zawiadomienia o niezgodnościach stwierdzonych podczas kontroli Prezesa Urzędu, AMO prowadzi analizę przyczyn źródłowych, ustala plan przeprowadzenia działań korygujących, a następnie wykazuje jego skuteczne wdrożenie, w terminie wyznaczonym przez Prezesa Urzędu.

6.17 Zmiany w AMO

6.17.1. Prezes Urzędu określa warunki, zgodnie z którymi AMO może działać w trakcie wprowadzania zmian.

6.17.2. Zmiana, która dotyczy przynajmniej jednego z następujących elementów, wymaga bezpośredniego zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu:

- a) nazwy,
- b) adresu siedziby głównej,
- c) wszystkich lokalizacji prowadzenia obsługi technicznej,
- d) kierownika odpowiedzialnego,
- e) personelu, o którym mowa w pkt 6.5.3,
- f) zaplecza, wyposażenia, narzędzi, materiałów, procedur, specyfikacji świadczonych usług oraz personelu poświadczającego, które mają wpływ na zakres zatwierdzenia AMO.

Rozdział 7

Organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu

7.1. Zakres zatwierdzenia CAMO

7.1.1. CAMO jest zatwierdzona przez Prezesa Urzędu do wykonywania czynności zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych w zakresie niezastrzeżonym dla EASA.

7.1.2. W przypadku CAMO spełniającej wymagania określone w przepisach Part-M, zakres zatwierdzenia CAMO, o którym mowa w pkt 7.1.1, stanowi załącznik do posiadanego certyfikatu.

7.2. Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu

7.2.1. CAME określa:

- a) ustalone przez CAMO sposoby zapewnienia spełnienia wymagań niniejszego załącznika, w zależności od zakresu zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 7.1, oraz uprawnień CAMO, o których mowa w pkt 7.7,
- b) prace, do wykonania których upoważniona jest CAMO,
- c) prace zlecane podwykonawcom,
- d) zasoby CAMO, jej strukturę i procedury.

7.2.2. Zawartość i układ CAME określono w pkt 9.8.

7.2.3. Jeżeli CAMO nie spełnia wymagań niniejszego rozdziału wskutek zmian w przepisach, zmian w CAMO lub w jej działalności, lub wskutek niezgodności stwierdzonych w wyniku kontroli przeprowadzonych w ramach przeglądu organizacyjnego, o którym mowa w pkt 7.8, lub z innych powodów mających wpływ na zgodność CAME z wymaganiami, CAMO jest odpowiedzialna za opracowanie zmian do CAME i ich zatwierdzenie.

7.2.4. CAME i jej zmiany są zatwierdzane przez Prezesa Urzędu, z zastrzeżeniem pkt. 7.2.5.

7.2.5. CAMO określa zmiany do CAME, które mogą być wprowadzone i zatwierdzane przez CAMO, w drodze procedury pośredniego zatwierdzania określonej w CAME, z zastrzeżeniem pkt. 7.10.2.

7.2.6. W przypadku CAMO spełniającej wymagania określone w przepisach Part-M, CAME jest opracowywana jako załącznik do posiadanej charakterystyki.

7.2.7. CAMO przekazuje do Prezesa Urzędu każdą zmianę do CAME, niezależnie od tego, czy jest to zmiana podlegająca zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu, czy zmiana zatwierdzana pośrednio.

7.3 Zaplecze CAMO

7.3.1. CAMO zapewnia, że posiada albo wykazuje, że posiada prawo do użytkowania:

- a) pomieszczeń biurowych dla zarządzania wszystkimi planowymi pracami,
- b) bezpiecznych pomieszczeń zapewniających przechowywanie dokumentacji, o której mowa w pkt 7.6, i danych obsługowych, o których mowa w pkt 7.5.3, w sposób określony w pkt 3.5.8 lit. a.

7.3.2. Zaplecze jest opisane w CAME.

7.4. Wymagania dotyczące personelu CAMO

7.4.1. Za zapewnienie, że wszystkie działania dotyczące zarządzania ciągłą zdadnością do lotu będą sfinansowane i wykonane zgodnie ze zasadami określonymi w niniejszym załączniku odpowiada w imieniu CAMO wyznaczony kierownik odpowiedzialny, z zastrzeżeniem pkt 7.4.2.

7.4.2. Za zapewnienie, że CAMO spełnia wymagania niniejszego załącznika odpowiada wyznaczona przez kierownika odpowiedzialnego, osoba lub grupa osób, które są odpowiedzialne przed kierownikiem odpowiedzialnym.

7.4.3. Osoby, o których mowa w pkt 7.4.2 posiadają:

- a) doświadczenie praktyczne i specjalistyczną wiedzę w zakresie stosowania standardów bezpieczeństwa lotniczego i bezpiecznego użytkowania statków powietrznych,
- b) znajomość systemów jakości,
- c) pięcioletnie odpowiednie doświadczenie praktyczne, w tym przynajmniej 2 lata w branży lotniczej na odpowiednim stanowisku,
- d) dyplom w dziedzinie studiów lotniczych, mechanicznych, elektrycznych, elektroniki, awioniki lub innych studiów związanych z obsługą techniczną i ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych lub podzespołów statków powietrznych, lub licencję mechanika lotniczego obsługi technicznej, o której mowa w art. 94 ust. 6 pkt 3 ustawy,
- e) znajomość CAME,
- f) udokumentowaną znajomość statków powietrznych w zakresie znajomości układów statków powietrznych podanych w zakresie zatwierdzenia CAMO,
- g) znajomość metod obsługi technicznej,
- h) znajomość przepisów lotniczych związanych z wykonywanymi czynnościami.

7.4.4. Wymagania, o których mowa w pkt 7.4.3 lit. d, można zastąpić wymogiem dodatkowych 5 lat doświadczenia, które powinno obejmować odpowiednie połączenie doświadczenia w zakresie czynności dotyczących obsługi technicznej statków powietrznych lub zarządzania ciągłą zdadnością do lotu lub nadzorowania takich czynności.

7.4.5. W odniesieniu do balonów i innych statków powietrznych o MTOM nie większej 2730 kg, udokumentowaną znajomość typów statków powietrznych, o której mowa w pkt 7.4.3 lit. f, można zastąpić wykazaniem posiadania wiedzy w oparciu o pisemną ocenę wykonaną przez Prezesa Urzędu.

7.4.6. CAMO określa i aktualizuje w CAME stanowiska, imiona i nazwiska osób, o których mowa w pkt 7.4.2.

7.4.7. CAMO posiada personel do wykonywania planowanych czynności zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, o których mowa w pkt 7.5, który posiada wymagane kwalifikacje i spełnia wymagania procedur zawartych w CAME, dotyczące jego kompetencji.

7.4.8. CAMO przechowuje dokumenty potwierdzające kwalifikacje personelu związanego z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu, o którym mowa w pkt 7.4.2 i 7.4.7.

7.5. Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

7.5.1. Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu jest wykonywane zgodnie z postawieniami rozdziału 2.

7.5.2. CAMO dla każdego zarządzanego statku powietrznego:

- a) opracowuje jeżeli jest wymagany, na zasadach określonych w pkt 3.2, i prowadzi POT zarządzanych statków powietrznych,
- b) zatwierdza albo przedstawia POT i jego zmiany Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia zgodnie z pkt 3.2.3 lit. b, z zastrzeżeniem pkt 3.2.5,
- c) dostarcza kopię zatwierdzonego POT użytkownikowi statku powietrznego,
- d) zarządza zatwierdzaniem modyfikacji i napraw statku powietrznego lub podzespołów,
- e) zapewnia, aby planowa obsługa techniczna była prowadzona zgodnie z POT i poświadczana zgodnie z rozdziałem 7,
- f) zapewnia wykonanie dyrektyw zdatności,
- g) zapewnia, aby wszystkie usterki wykryte podczas planowanej obsługi technicznej lub zgłoszone przez użytkownika statku powietrznego zostały usunięte lub ich usunięcie zostało odłożone zgodnie z pkt 4.3,
- h) zapewnia, aby statek powietrzny został dostarczony do AMO, jeżeli jest to wymagane zgodnie z pkt 2.1.7 albo na podstawie umowy o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu,
- i) koordynuje planową obsługę techniczną, wykonanie dyrektyw zdatności, wymianę podzespołów statku powietrznego o ograniczonym czasie użytkowania oraz przeglądy podzespołów statku powietrznego, w celu zapewnienia, że czynności te są wykonywane zgodnie ze standardami obsługi technicznej, o których mowa w rozdziale 4,
- j) zarządza dokumentacją ciągłej zdatności do lotu na zasadach określonych w pkt 7.6,
- k) zapewnia, aby raport ważenia i wyważenia statku powietrznego, o którym mowa w pkt 3.5.4 lit. e, odzwierciedlał aktualną masę i położenie środka masy statku powietrznego.

7.5.3. CAMO wykonując czynności ciągłej zdatności do lotu, o których mowa w pkt 7.5.2, przechowuje i korzysta z danych obsługowych zarządzanych statków powietrznych.

7.5.4. Dane obsługowe, o których mowa w pkt 7.5.3, może dostarczyć użytkownik statku powietrznego, jeżeli tak stanowi umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu.

7.5.5. W przypadku, o którym mowa w pkt 7.5.4, CAMO przechowuje dostarczone dane obsługowe przez okres obowiązywania umowy.

7.6. Zarządzanie dokumentacją ciągłej zdatności do lotu

7.6.1. CAMO rejestruje szczegóły wykonanych czynności zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, o których mowa w pkt 7.5.2, oraz przechowuje dokumentację ciągłej zdatności do lotu, o której mowa w pkt 3.5 i 3.6, łącznie z danymi dostarczonymi przez użytkownika statku powietrznego, o których mowa w pkt 7.5.4, potrzebną do wykazania, że zostały spełnione wszystkie wymagania dotyczące niniejszego rozdziału.

7.6.2. Dokumentacja, o której mowa w pkt 7.6.1 jest sporządzana i przechowywana na zasadach określonych w pkt 3.5.8.

7.6.3. CAMO dołącza do dokumentacji, o której mowa w pkt 7.6.1, CRS otrzymany od personelu, o którym mowa w pkt 7.1.2 lit. a-b albo pilota-właściciela, po zakończeniu obsługi technicznej, zgodnie z pkt 3.5.1.

7.6.4. Jeżeli zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu jest przekazywane innej CAMO albo użytkownikowi statku powietrznego, cała przechowywana dokumentacja jest przekazywana zgodnie z pkt 3.7.

7.6.5. Jeżeli CAMO kończy swoją działalność, cała przechowywana dokumentacja zostaje przekazana właścicielowi statku powietrznego.

7.7. Upewnienia CAMO

CAMO może:

- a) zarządzać ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych, których typy są wymienione w certyfikacie,
- b) organizować wykonanie czynności związanych z ciągłą zdadnością do lotu wspólnie z innym podmiotem będącym podwykonawcą, działającym w ramach systemu zapewniania jakości CAMO, o którym mowa w pkt 7.8.6, wymienioną w certyfikacie.

7.8. Przegląd organizacyjny CAMO

7.8.1. W celu zapewnienia, że CAMO spełnia wymagania niniejszego załącznika, organizuje ona regularnie przeglądy organizacyjne, z zastrzeżeniem pkt 7.8.7.

7.8.2. W zależności od stopnia złożoności CAMO, w tym ilości i typów statków powietrznych, system przeglądu organizacyjnego może być systemem stosującym zasady systemu jakości, o którym mowa w pkt 7.8.5, albo może być uproszczonym systemem dostosowanym do stopnia złożoności CAMO i zarządzanych statków powietrznych.

7.8.3. System przeglądu organizacyjnego opisany w CAME, zawiera co najmniej następujące informacje:

- a) określenie osoby odpowiedzialnej za program przeglądu organizacyjnego, którą jest kierownik odpowiedzialny, chyba że kierownik odpowiedzialny przekaże te obowiązki jednej z osób, o której mowa w pkt 7.4.2,
- b) kryteria kwalifikacji osób odpowiedzialnych za wykonywanie przeglądów organizacyjnych,
- c) procedurę planowania, wykonywania oraz analizowania wyników przeglądów organizacyjnych, która uwzględnia przeprowadzenie:
 - przeglądu dokumentacji, w tym dokumentacji organizacji, personelu oraz dokumentacji z obsługi technicznej,
 - wrywkowego sprawdzenia statków powietrznych objętych zarządzaniem,
 - rozmów z personelem CAMO,
 - analizy wewnętrznych zgłoszeń rozbieżności i trudności, w tym zgłoszonych trudności w stosowaniu aktualnych procedur CAME, stosowania odstępstw od procedur,
 - analizy skarg złożonych przez klientów CAMO,
- d) program przeglądu organizacyjnego zawierający:
 - listy kontrolne obejmujące wszystkie pozycje, które są sprawdzane dla uzyskania pewności, że CAMO spełnia wymagania przepisów niniejszego rozdziału oraz obejmujące wszystkie procedury opisane w CAME,

- harmonogram sprawdzania pozycji z listy kontrolnej gdzie każda pozycja jest sprawdzana co najmniej raz na 12 miesięcy,
- e) określenie sposobu zarządzania, w ramach procedury, o której mowa w lit. c, niezgodnościami stwierdzonymi podczas przeglądu oraz niezgodnościami, o których mowa w pkt 7.9, i zgłoszeniami zdarzeń, o których mowa w pkt 2.2.1, według następujących kryteriów:
 - wszystkie niezgodności powinny być zapisane i zgłoszone osobom, o których mowa w pkt 7.4.2,
 - wszystkie niezgodności poziomu 1, w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 30 ustawy, są niezwłocznie zgłaszane do Prezesa Urzędu, a wszystkie niezbędne działania na statkach powietrznych będących w eksploatacji są podejmowane natychmiast,
 - wszystkie zgłoszenia zdarzeń powinny są analizowane, w celu ciągłego ulepszania systemu przez ustalenie działań korygujących i zapobiegawczych,
- f) procedurę zapewniającą wykonanie działań korygujących, zgodnie z którą:
 - działania korygujące i zapobiegawcze powinny być zatwierdzone przez osobę odpowiedzialną za program przeglądu organizacyjnego i wykonane w ustalonym terminie,
 - jeżeli osoba odpowiedzialna za program przeglądu organizacyjnego ma pewność, że działanie korygujące jest skuteczne, należy zapisać zamknięcie niezgodności wraz z krótkim opisem tego działania korygującego,
 - kierownik odpowiedzialny jest informowany o niezgodnościach oraz, regularnie, o wynikach programu przeglądu organizacyjnego.

7.8.4. Osoby, o których mowa w pkt 7.8.3 lit. b, znają przepisy i procedury CAMO oraz posiadają wiedzę w zakresie audytów, zdobytą podczas szkolenia lub w wyniku doświadczenia jako audytor.

7.8.5. CAMO posiadająca więcej niż 5 osób personelu lub zarządzająca ciągle zdadnością do lotu dużych statków powietrznych ustanawia system przeglądu organizacyjnego stosujący zasady systemu jakości obejmujący:

- a) audyt monitorowania spełnienia przez CAMO zasad określonych niniejszym załącznikiem, dotyczących zarządzania ciągle zdadnością do lotu statków powietrznych i procedur CAMO, które stanowią proces rutynowego, wyrywkowego sprawdzania wszystkich obszarów działania CAMO, w celu sprawdzenia, czy te procedury dotyczą prawidłowych zasad zarządzania ciągle zdadnością do lotu statków powietrznych,
- b) system przekazywania informacji zwrotnych dotyczących jakości, do osoby lub grupy osób wymienionych w pkt 7.4.2 oraz do kierownika odpowiedzialnego, zapewniający, że we właściwym czasie zostaną podjęte odpowiednie działania korygujące, jako reakcja na raporty z audytów wykonanych w celu spełnienia wymagań określonych w lit. a,
- c) przepisy pkt 7.8.3 stosuje się odpowiednio.

7.8.6. W przypadku braku systemu stosującego zasady systemu jakości CAMO nie zleca zadań z zakresu zarządzania ciągle zdadnością do lotu innym podmiotom.

7.8.7. Część systemu przeglądu organizacyjnego, dotycząca audytu, o którym mowa w pkt 7.8.5 lit. a, może być zakontraktowana w innej CAMO zgodnie z niniejszym załącznikiem lub Part-M, albo z osobą posiadającą wiedzę w zakresie ciągłej zdadności do lotu i udokumentowane co najmniej dwuletnie doświadczenie w zakresie audytów.

7.8.8. Przegląd organizacyjny wykonywany przez CAMO albo audyt, o którym mowa w pkt 7.8.5 lit. a, może być przeprowadzony jako jedno kompletne działanie lub może być podzielony na czynności podejmowane w okresie 12 miesięcy, zgodnie z ustalonym harmonogramem.

7.9. Postępowanie z niezgodnościami

Po otrzymaniu zawiadomienia o niezgodnościach stwierdzonych podczas kontroli Prezesa Urzędu, CAMO prowadzi analizę przyczyn źródłowych, ustala plan przeprowadzenia działań korygujących, a następnie wykazuje jego skuteczne wdrożenie, w terminie wyznaczonym przez Prezesa Urzędu.

7.10. Zmiany w CAMO

7.10.1. Prezes Urzędu określa warunki, zgodnie z którymi CAMO może działać w trakcie wprowadzania zmian.

7.10.2. Zmiana, która dotyczy przynajmniej jednego z następujących elementów, wymaga bezpośredniego zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu:

- a) nazwy,
- b) adresu siedziby głównej,
- c) wszystkich lokalizacji prowadzenia działalności,
- d) kierownika odpowiedzialnego,
- e) personelu, o którym mowa w pkt 7.4.2,
- f) zaplecza, procedur, specyfikacji świadczonych usług i personelu, które mają wpływ na zakres zatwierdzenia CAMO.

Rozdział 8 Poświadczenie obsługi

8.1. Poświadczenie obsługi statku powietrznego

8.1.1. Nie dopuszcza się do eksploatacji statku powietrznego nieposiadającego CRS wydanego po zakończeniu obsługi technicznej.

8.1.2. CRS jest wydawane zgodnie z niniejszym rozdziałem po zakończeniu obsługi technicznej, i które poświadcza, że całość wymaganej obsługi została przeprowadzona prawidłowo, przez:

- a) personel poświadczający wykonujący czynności w imieniu AMO zatwierdzonej zgodnie z rozdziałem 5,
- b) personel poświadczający, który spełnia wymagania dla mechanika lotniczego obsługi technicznej określone w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy, z wyjątkiem złożonych czynności obsługi technicznej, o których mowa w pkt 9.9,
- c) pilota – właściciela, zgodnie z pkt 8.3.

8.1.3. W przypadku niedającego się przewidzieć zatrzymania statku powietrznego na ziemi w miejscu, gdzie brak jest AMO lub brak jest personelu poświadczającego, użytkownik statku powietrznego może upoważnić dowolną osobę, posiadającą co najmniej 3 letnie doświadczenie w zakresie obsługi technicznej statku powietrznego tego typu lub o podobnej konstrukcji oraz ważną licencję obsługi statków powietrznych, o której mowa w Załączniku 1 do Konwencji, z uprawnieniem na typ statku powietrznego wymagającego poświadczenia obsługi do przeprowadzenia obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie ze standardami określonymi w rozdziale 4 i do wydania CRS.

8.1.4. W przypadku, o którym mowa w pkt 8.1.3, użytkownik statku powietrznego:

- a) uzyskuje szczegółowe dane dotyczące wykonanych prac oraz kwalifikacji osoby wystawiającej CRS i przechowuje te dane w dokumentacji statku powietrznego,
- b) zapewnia niezwłocznie, nie później niż w ciągu 7 dni, powtórne sprawdzenie i zatwierdzenie obsługi technicznej, o której mowa w lit. a, przez odpowiednio upoważnioną osobę, o której mowa w pkt 8.1.2 lit. b, albo AMO, o której mowa w pkt 8.1.2 lit. a,

- c) powiadamnia CAMO, z którą zawarł umowę o zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu, albo w razie braku takiej umowy – Prezesa Urzędu, w terminie 7 dni od dnia wystawienia upoważnienia określonego w pkt 8.1.3.

8.1.5. W przypadku wydania CRS, zgodnie pkt 8.1.2 lit. b, w wykonywaniu zadań obsługi technicznej personel poświadczający może korzystać ze wsparcia jednej lub większej liczby osób będących pod jego bezpośrednią i stałą kontrolą.

8.1.6. CRS zawiera co najmniej:

- a) dane na temat przeprowadzonej obsługi technicznej,
- b) datę zakończenia obsługi technicznej,
- c) dane identyfikacyjne AMO lub osoby wystawiającej CRS zawierające:
 - numer zatwierdzenia AMO oraz numer upoważnienia personelu poświadczającego wystawiającego CRS,
 - , imię i nazwisko oraz, jeżeli ma zastosowanie, numer licencji personelu poświadczającego, wystawiającego CRS w przypadku CRS wydanego zgodnie z pkt 8.1.2 lit. b,
 - imię i nazwisko oraz numer licencji pilota–właściciela wystawiającego CRS,
- d) ograniczenia w zakresie zdadności do lotu statku powietrznego lub ograniczenia operacyjne, jeżeli występują,
- e) odniesienie do danych obsługowych, określające numer wydania i numer jego zmiany lub datę wydania,
- f) daty wykonania obsługi technicznej w odniesieniu do wszystkich ograniczeń użytkowania lub napraw głównych podzespołów, przez podanie odpowiednio daty, ilości godzin lotu, cykli, lądowań,
- g) wykaz zabudowanych podzespołów,
- h) podpis osoby wystawiającej CRS, z wyjątkiem wystawiania CRS w systemie komputerowym.

8.1.7. W przypadku wykonania obsługi technicznej o szerokim zakresie prac, CRS może zawierać przywołanie pakietu prac, zawierającego szczegóły wykonanej obsługi, o których mowa w pkt 8.1.6 lit. a, lit e i lit. f.

8.1.8. W przypadku braku możliwości zakończenia wymaganej obsługi technicznej, personel poświadczający może wydać ograniczone CRS potwierdzające zakres wykonanych prac wraz z ograniczeniami zdadności do lotu statku powietrznego lub ograniczeniami operacyjnymi, co jest odnotowane w CRS jako informacje, o których mowa w pkt 8.1.6 lit. a i lit. d.

8.1.9. CRS nie jest wydawane w przypadku stwierdzenia jakiegokolwiek braku zgodności z przepisami niniejszego załącznika, stanowiącego zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu.

8.2. Poświadczenie obsługi podzespołu

8.2.1. CRS jest wydawane po zakończeniu obsługi technicznej podzespołu statku powietrznego wykonanej zgodnie z pkt 5.2, z wyjątkiem podzespołów dopuszczonych do eksploatacji przez AMO zatwierdzoną zgodnie z Part-M albo Part 145.

8.2.2. Formularz nr 1 ULC, którego wzór określono w pkt 9.14, stanowi CRS podzespołu, z wyjątkiem przypadków, gdy obsługa techniczna podzespołu, o której mowa w pkt 6.12.1 podlega wydaniu CRS statku powietrznego, zgodnie pkt 8.1.

8.3. Poświadczenie obsługi statku powietrznego przez pilota – właściciela

8.3.1. Pilot poświadczający obsługę statku powietrznego jako pilot – właściciel spełnia następujące wymagania:

- a) posiada ważną licencję pilota albo równoważny dokument, wystawiony albo uznany przez Prezesa Urzędu z uprawnieniami na typ lub klasę statku powietrznego,
- b) jest użytkownikiem statku powietrznego, o którym mowa w art. 2 pkt 3 ustawy, oraz:
 - osobą fizyczną,
 - członkiem osoby prawnej prowadzącej działalność rekreacyjną o charakterze niekomercyjnym, który bezpośrednio uczestniczy w procesie podejmowania decyzji przez daną osobę prawną, i jest przez nią wyznaczony do przeprowadzania obsługi technicznej pilota – właściciela.

8.3.2. W przypadku statków powietrznych, z napędem tłokowym o MTOM nie większej niż 2730 kg, szybowca, motoszybowca i balonu, nie użytkowanych w operacjach przewozu lotniczego albo SPO, pilot–właściciel może wystawić CRS po wykonaniu ograniczonej obsługi technicznej, o której mowa w pkt 8.4.

8.4. Ograniczona obsługa techniczna wykonywana przez pilota–właściciela

8.4.1. Pilot–właściciel jest odpowiedzialny za całość obsługi technicznej, którą wykonuje.

8.4.2. Przed przystąpieniem do wykonywania zadań w ramach obsługi technicznej pilota – właściciela, pilot – właściciel zapoznaje się ze standardowymi praktykami obsługi technicznej określonymi w instrukcji obsługi technicznej obsługiwanego przez niego statku powietrznego oraz z jego POT.

8.4.3. Jeżeli pilot – właściciel nie jest przygotowany do wykonania danego zadania, nie może go wykonać.

8.4.4. Pilot – właściciel albo CAMO, z którą zawarł umowę, o której mowa w pkt 2.1.8 lit. a, odpowiada za określenie w POT zadań pilota–właściciela zgodnie z zasadami określonymi w pkt 8.4.5–8.4.10 i za zapewnienie, że POT jest okresowo analizowany i aktualizowany na zasadach określonych w pkt 3.2.11 i 3.2.12.

8.4.5. Pilot–właściciel może przeprowadzać proste inspekcje wizualne lub proste czynności w celu sprawdzenia ogólnego stanu i oczywistych uszkodzeń oraz prawidłowego działania płatowca, silników, układów i podzespołów.

8.4.6. Pilot–właściciel nie wykonuje zadań obsługi technicznej, jeżeli zadanie:

- a) stanowi krytyczne zadanie obsługi technicznej,
- b) wymaga demontażu głównych podzespołów lub głównego zespołu,
- c) jest wykonywane zgodnie z dyrektywą zdatności lub dotyczy ograniczenia zdatności do lotu, o ile nie jest to wyraźnie dozwolone w tej dyrektywie lub w tym ograniczeniu,
- d) wymaga stosowania specjalnych narzędzi lub narzędzi wymagających obsługi metrologicznej, z wyjątkiem klucza dynamometrycznego i zgniataka,
- e) wymaga stosowania urządzeń testujących lub przeprowadzania specjalnych badań, w tym badań NDT, prób systemów lub prób operacyjnych awioniki,
- f) polega na nieplanowanych inspekcji specjalnych, takich jak inspekcja po twardym lądowaniu,
- g) wpływa na systemy podstawowe dla lotów IFR,
- h) znajduje się w tabeli w pkt 9.9, w wykazie złożonych czynności obsługi technicznej, albo jest zadaniem związanym z obsługą techniczną podzespołów, o której mowa w pkt 5.2.

8.4.7. Zadania obsługi technicznej, o których mowa w pkt 8.4.6, mają priorytetowy charakter w stosunku do mniej restrykcyjnych instrukcji, o których mowa w pkt 4.1 lit. c.

8.4.8. Zadania ograniczonej obsługi technicznej wykonywanej przez pilota – właściciela stanowiące reprezentatywny zakres ograniczonej obsługi technicznej pilota – właściciela dla:

- a) samolotów o MTOM nie większej niż 2730 kg określono w pkt 9.10,
- b) wiroplątów jednosilnikowych o MTOM nie większej niż 2730 kg określono w pkt 9.11,
- c) szybowców oraz szybowców z napędem określono w pkt 9.12,
- d) balonów albo sterowców określono w pkt 9.13.

8.4.9. Pilot – właściciel albo CAMO, z którą zawarł umowę, o której mowa w pkt 2.1.8 lit. a, określa w POT odstępstwa od zadań ograniczonej obsługi technicznej wykonywanej przez pilota – właściciela określonych w pkt 9.10-9.13.

8.4.10. Jeżeli istnieje kilku pilotów-właścicieli, to należy dołączyć osobny wykaz odstępstw, o których mowa w pkt 8.4.9, dla każdego pilota-właściciela.

8.4.11. Czynności wymienione w instrukcji użytkowania w locie albo innym równoważnym dokumencie przygotowujące statek powietrzny do lotu, w tym montaż skrzydeł szybowca lub przegląd przedlotowy, są zadaniami pilota, a nie zadaniami obsługi technicznej pilota-właściciela i nie wymagają wystawienia przez pilota – właściciela CRS.

8.4.12. Pilot – właściciel informuje CAMO, z którą zawarł umowę o zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu o wykonaniu obsługi technicznej, nie później niż w ciągu 30 dni po jej wykonaniu.

Rozdział 9

Tabele i wzory dokumentów

9.1. Dopuszczalne tolerancje interwałów wykonania zadań obsługi technicznej

Maksymalne dopuszczalne tolerancje interwałów wykonania zadań obsługi technicznej*	
Pozycje monitorowane w godzinach lotu (FH)	
5000 godzin lotu lub poniżej	10%
powyżej 5000 godzin lotu	500 godzin lotu
Pozycje monitorowane w terminach kalendarzowych	
1 rok lub poniżej	10% lub 1 miesiąc, co jest mniejsze
więcej niż 1 rok, ale NIE przekraczające 3 lat	2 miesiące
WIĘCEJ niż 3 lata	3 miesiące
Pozycje monitorowane wg liczby lądowań / cykli (FC)	
500 lądowań / cykli lub poniżej	5% lub 25 lądowań/cykli, co jest mniejsze
ponad 500 lądowań / cykli	5% lub 250 lądowań/cykli, co jest mniejsze
Maksymalne dopuszczalne tolerancje interwałów wykonania zadań obsługi technicznej określonych w minimalnym programie przeglądu, o którym mowa w pkt 3.2.11 lit. b*	
samoloty - przegląd wykonuje się co roku lub co 100 godzin lotu, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	1 miesiąc lub 10 godzin lotu, o ile kolejny okres liczony jest od daty lub liczby godzin lotu pierwotnie zaplanowanych
szybowce, motoszybowce i balony – przegląd wykonuje się w odstępach rocznych	1 miesiąc, o ile kolejny okres liczony jest od daty pierwotnie zaplanowanej
* Warunki: 1. Tolerancji nie stosuje się do: - podzespołów i czynności obsługi technicznej zawartych w sekcji dotyczącej ograniczeń zdolności do lotu zawartych w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdolności do lotu; - dyrektyw zdolności. 2. W odniesieniu do wymagań obsługowych monitorowanych przez kilka ograniczeń, tj. przez godziny lotu i okres kalendarzowy lub godziny lotu i cykle należy stosować ograniczenie bardziej restrykcyjne. 3. Tolerancja dotycząca planowych przeglądów okresowych ustalana jest jak następuje: - jeśli przegląd planowy jest wykonany później niż jest ustalone, ale w ramach dopuszczalnych tolerancji, to termin (punkt bazowy) następnego przeglądu pozostaje bez zmian; - jeśli przegląd planowy jest wykonany wcześniej, to termin następnego przeglądu musi być ponownie ustalony licząc od daty wcześniejszego wykonania. 4. Powyższe zasady mają zastosowanie o ile dokumentacja posiadacza certyfikatu typu nie wprowadza innych zasad stosowania tolerancji.	

9.2. Zadania i szczegóły minimalnego programu przeglądu samolotu o MTOM nie większej niż 2730 kg, szybowca, motoszybowca albo balonu

1. SAMOLOTY	
System/podzespół/strefa	Zadanie i szczegóły inspekcji
1.1. OGÓLNE	
Ogólne	Zdjąć lub otworzyć wszystkie niezbędne do inspekcji panele inspekcyjne, drzwi dostępowe, owiewki i osłony. Wyczyścić statek powietrzny i jego silnik, jeśli zachodzi potrzeba.
Smarowanie, obsługa techniczna	Przeprowadzić smarowanie i uzupełnić płyny zgodnie z wymaganiami producenta.
Oznaczenia	Sprawdzić czy znaki rozpoznawcze boczne i podskrzydłowe są prawidłowe. O ile dotyczy, sprawdzić czy zatwierdzone jest odstępstwo dla innego ich rozmieszczenia. Sprawdzić czy tabliczka identyfikacyjna z uwidocznionym znakiem rozpoznawczym jest obecna. Sprawdzić czy pozostałe oznaczenia identyfikacyjne na kadłubie są zgodne z przepisami.
Ważenie	Przejrzeć dokumentację ważenia dla określenia jej zgodności z zabudowanym wyposażeniem. Zważyć statek powietrzny, jeśli jest to wymagane.
1.2. PŁATOWIEC	
Struktura i poszycie zewnętrzne	Przeprowadzić inspekcję pod kątem pogorszenia własności, odkształceń, innych oznak uszkodzeń i wadliwego lub niepewnego mocowania okuć. UWAGA: podczas inspekcji struktur kompozytowych sprawdzić je pod kątem śladów uszkodzeń w wyniku uderzenia lub nacisku, które mogą wskazywać na ukryte uszkodzenie struktury wewnętrznej.
Struktura kadłuba	Sprawdzić wręgi, kształtowniki, konstrukcje rurowe, usztywnienia i zamocowania. Przeprowadzić inspekcję pod kątem śladów korozji.
Systemy i podzespoły	Wykonać inspekcję pod kątem nieprawidłowej zabudowy, widocznych usterek i niezadowalającego działania.
Układ ciśnienia całkowitego/statycznego	Wykonać inspekcję pod kątem zabezpieczenia, uszkodzeń, czystości i stanu. Spuścić wodę z odwadniaczy kondensacyjnych.
Ogólne	Wykonać inspekcję pod kątem czystości oraz niezamocowanego wyposażenia, które mogłoby zablokować układy sterowania.
Zaczepty holownicze	Wykonać inspekcję pod kątem stanu ruchomych części i ich zużycia. Sprawdzić okres użytkowania, wykonać próbę działania.
1.3. KABINA I KOKPIT	
Fotele, pasy bezpieczeństwa i uprząże	Wykonać inspekcję pod kątem niezadowalającego stanu i widocznych uszkodzeń. Sprawdzić okres użytkowania.
Okna, limuzynki i wiatrochrony	Wykonać inspekcję pod kątem pogorszenia własności i uszkodzenia oraz sprawdzić działanie awaryjnego zrzutu.
Tablice przyrządów	Wykonać inspekcję pod kątem niezadowalającego stanu, mocowania, oznaczenia i (tam, gdzie wykonalne) nieprawidłowego działania. Sprawdzić oznaczenia przyrządów na zgodność z IUwL.
Układ sterowania lotem i silnikiem	Wykonać inspekcję pod kątem nieprawidłowej zabudowy i nieprawidłowego działania.
Tabliczki ograniczeń (prędkości, masy, manewry)	Sprawdzić czy tabliczki są prawidłowe, czytelne i dokładnie odzwierciedlają status statku powietrznego.
Wszystkie systemy	Wykonać inspekcję pod kątem nieprawidłowej zabudowy, niezadowalającego stanu ogólnego, widocznych i oczywistych usterek i niepewnego mocowania.
1.4. PODWOZIE	
Urządzenia amortyzujące	Wykonać inspekcję pod kątem nieprawidłowego poziomu płynu. Sprawdzić podkładki gumowe, liny gumowe i sprężyny pod kątem zużycia i deformacji.
Wszystkie elementy	Wykonać inspekcję pod kątem niezadowalającego stanu ogólnego i

	niepewnego mocowania.
Mechanizmy chowania i blokowania	Sprawdzić pod kątem nieprawidłowego działania.
Połączenia, kratownice i elementy	Sprawdzić pod kątem nadmiernego lub zbytniego zużycia zmęczeniowego i odkształcenia.
Przewody hydrauliczne	Sprawdzić pod kątem wycieków. Sprawdzić okres użytkowania.
System elektryczny	Sprawdzić pod kątem przetarć (przewodów) i nieprawidłowego działania przełączników.
Koła	Sprawdzić pod kątem pęknięć, usterek i stanu łożysk.
Opony	Sprawdzić pod kątem zużycia i nacięć.
Hamulce	Sprawdzić pod kątem nieprawidłowej regulacji i zużycia. Wykonać próbę działania.
Pływaki i płozy	Wykonać inspekcję pod kątem nieprawidłowego poziomu płynu. Sprawdzić podkładki gumowe, liny gumowe i sprężyny pod kątem zużycia i deformacji.
1.5. SKRZYDŁO I SEKCJA CENTRALNA KADŁUBA	
Wszystkie podzespoły	Wykonać inspekcję wszystkich podzespołów skrzydła i sekcji centralnej kadłuba pod kątem niezadawalającego stanu ogólnego, pogorszenia własności struktury lub poszycia zewnętrznego, odkształceń, oznak uszkodzeń i niepewności mocowań.
Połączenia	Wykonać inspekcję głównych połączeń (np. pomiędzy skrzydłami, kadłubem, końcówkami skrzydeł) pod kątem prawidłowego dopasowania, luzów mieszczących się w granicach tolerancji, zużycia lub korozji sworzni i tulei.
1.6. UKŁAD STEROWANIA	
Układ sterowania, ograniczniki	Wykonać inspekcję popychaczy i linek. Sprawdzić czy ograniczniki są dobrze zabezpieczone i współpracują.
Powierzchnie sterowe	Wykonać inspekcję lotek, kłap, steru wysokości, hamulców aerodynamicznych, steru kierunku, zawiasów, połączeń elementów w układzie, sprężyn, lin gumowych, taśm i uszczelnień. Sprawdzić i zapisać zakreśy wychyleń i naciąg linek, jeżeli są określone, oraz sprawdzić luzy układów sterowania.
Układy wyważające	Wykonać inspekcję powierzchni wyważających, ich sterowania i połączeń. Sprawdzić pełen zakres ruchu.
1.7. USTERZENIE	
Wszystkie podzespoły i układy	Wykonać inspekcję wszystkich podzespołów i układów, które tworzą kompletne usterzenia pod kątem niezadawalającego stanu ogólnego, pogorszenia własności struktury lub poszycia zewnętrznego, odkształceń, oznak uszkodzeń, niepewności mocowań, nieprawidłowej zabudowy podzespołu i nieprawidłowego działania podzespołu.
1.8. AWIONIKA I ELEKTRYKA	
Akumulatory	Wykonać inspekcję pod kątem nieprawidłowej instalacji, nieprawidłowego ładowania i wycieków oraz korozji.
Wyposażenie radiowe i elektroniczne	Wykonać inspekcję pod kątem nieprawidłowej instalacji i niepewnego zamocowania. Wykonać próbę działania na ziemi.
Okablowanie i przewody	Wykonać inspekcję pod kątem nieprawidłowego prowadzenia, niepewnego zamocowania i oczywistych usterek.
Umasienia i ekranowanie	Wykonać inspekcję pod kątem nieprawidłowej instalacji, niezadawalającego stanu, przetarć i zużycia izolacji.
Anteny	Wykonać inspekcję pod kątem nieprawidłowego zamocowania, niezadawalającego stanu i nieprawidłowego działania.
1.9. ZESPÓŁ NAPĘDOWY	
Przedział silnika	Wykonać inspekcję pod kątem śladów nadmiernych wycieków oleju, paliwa i płynów hydraulicznych oraz źródeł takich wycieków.

Śruby i nakrętki	Wykonać inspekcję pod kątem poluzowania, oznak obracania się i widocznych usterek.
Wnętrze silnika	Dokonać kontroli ciśnienia sprężania w cylindrach (dokonać zapisu pomiarów dla każdego cylindra) i inspekcji pod kątem opiłków metalu lub obcych ciał w filtrze oleju, filtrach siatkowych i korkach spustowych miski. Jeżeli spręż cylindra jest słaby, sprawdzić pod kątem niewłaściwego stanu i nieprawidłowych tolerancji wewnętrznych.
Łoże silnika	Wykonać inspekcję pod kątem pęknięć, obluzowań w mocowaniu i obluzowań w mocowaniu silnika do łoża.
Elastycznie tłumiki drgań	Wykonać inspekcję pod kątem niezadawalającego stanu ogólnego i pogorszenia własności.
Sterowanie silnikiem	Wykonać inspekcję pod kątem usterek, nieprawidłowego ruchu i nieprawidłowego zabezpieczenia.
Przewody, węże i zaciski	Wykonać inspekcję pod kątem wycieków, niezadawalającego stanu ogólnego i obluzowania.
Rury wydechowe	Wykonać inspekcję pod kątem pęknięć, usterek i nieprawidłowego mocowania.
Turbosprężarka i chłodnica pośrednia	Wykonać inspekcję pod kątem wycieków, nieprawidłowego stanu i obluzowania połączeń i łączników.
Systemy chłodzące cieczą	Wykonać inspekcję pod kątem wycieków i prawidłowego poziomu płynu.
Elektroniczne sterowanie silnikiem	Wykonać inspekcję pod kątem oznak ocierania się i sprawdzić prawidłowość instalacji elektroniki i czujników.
Akcesoria	Wykonać inspekcję pod kątem ewidentnych usterek w zabezpieczeniu mocowania
Wszystkie systemy	Wykonać inspekcję pod kątem nieprawidłowego zamocowania, niezadawalającego stanu ogólnego, usterek i niepewności mocowań.
Oslony silnika	Wykonać inspekcję pod kątem pęknięć i usterek. Sprawdzić klapki osłony (regulujące chłodzenie).
Przegrody i uszczelnienia układu chłodzenia	Wykonać inspekcję pod kątem usterek, nieprawidłowego mocowania i zużycia.
Zbiorniki paliwa	Wykonać inspekcję pod kątem nieprawidłowej zabudowy i połączeń.
1.10. SPRZĘGŁA I PRZEKŁANIE	
Filtry, filtry siatkowe i detektory opiłków	Wykonać inspekcję pod kątem opiłków metalu lub obcych ciał.
Na zewnątrz	Wykonać inspekcję pod kątem wycieków oleju.
Wał napędowy	Wykonać inspekcję pod kątem luzów w łożyskach i ich stanu.
1.11. ŚMIGŁO	
Zespół śmigła	Wykonać inspekcję pod kątem pęknięć, wyszczerbień, rys i wycieków oleju.
Śruby śmigła	Wykonać inspekcję pod kątem prawidłowej zabudowy, luzów, oznak obracania się i braku zabezpieczenia.
Mechanizm sterowania śmigłem	Wykonać inspekcję pod kątem nieprawidłowego działania, niepewnego mocowania i ograniczonego ruchu.
Urządzenia przeciwoślodzeniowe	Wykonać inspekcję pod kątem nieprawidłowego działania i widocznych usterek.
1.12. RÓŻNE	
Balistyczny system ratunkowy	Wykonać inspekcję pod kątem prawidłowej zabudowy, nieuszkodzonego mechanizmu aktywującego, prawidłowego zabezpieczenia naziemnego, ważności okresów kontroli urządzeń pirotechnicznych i okresów układania spadochronu.
Inne różne elementy	Wykonać inspekcję różnych zabudowanych elementów, nie objętych niniejszym wykazem, pod kątem nieprawidłowej zabudowy i działania.
1.13. TESTY OPERACYJNE	
Moc i prędkość obrotowa (rpm)	Sprawdzić czy moc wyjściowa, obroty statyczne i jałowe mieszczą się w

	określonych zakresach.
Iskrowniki	Sprawdzić czy działają prawidłowo.
Ciśnienie paliwa i oleju	Sprawdzić czy mieści się w normalnych zakresach.
Temperatury silnika	Sprawdzić czy mieszczą się w normalnych zakresach.
Silnik	Dla silników wyposażonych w automatyczne sterowanie silnikiem (np. FADEC) wykonać określoną procedurę uruchomienia i sprawdzić czy nie ma rozbieżności.
Silnik	Dla silników z suchą miską olejową, silników z turbodoładowaniem i silników chłodzonych cieczą, sprawdzić czy nie ma oznak zakłócenia przepływu płynów.
Układ ciśnienia całkowitego/statycznego	Wykonać próbę działania.
Transponder	Wykonać próbę działania.
2. SZYBOWCE I MOTOSZYBOWCE	
System/podzespół/strefa	Zadanie i szczegóły inspekcji
2.1. OGÓLNE	
Ogólne – wszystkie zadania	Przed inspekcją statek powietrzny musi być czysty. Wykonać inspekcję pod kątem zabezpieczeń, uszkodzeń, zużycia, integralności, drożności otworów odpływowych/wentylacyjnych, śladów przegrzania, przecieków, otarć, czystości i stanu odpowiedniego dla konkretnego zadania. Przy inspekcji struktur kompozytowych, sprawdzić pod kątem śladów uszkodzenia w wyniku uderzenia lub nacisku, które mogą wskazywać na ukryte uszkodzenie wewnętrznej struktury.
Smarowanie, obsługa techniczna	Wykonać smarowanie i uzupełnić płyny zgodnie z wymaganiami producenta.
Oznaczenia	Sprawdzić czy znaki rozpoznawcze boczne i podskrzydłowe są prawidłowe. O ile dotyczy, sprawdzić czy zatwierdzone jest odstępstwo dla innego ich rozmieszczenia. Sprawdzić czy tabliczka identyfikacyjna z uwidocznionym znakiem rozpoznawczym jest obecna. Sprawdzić czy pozostałe oznaczenia identyfikacyjne na kadłubie są zgodne z przepisami.
Ważenie	Przejrzeć dokumentację ważenia dla określenia dokładności w stosunku do zabudowanego wyposażenia. Zważyć statek powietrzny, jeśli jest to wymagane.
2.2. PŁATOWIEC	
Warstwa lakiernicza, żelkot, włącznie ze znakami rozpoznawczymi	Wykonać inspekcję powierzchni zewnętrznej, lakieru, żelkotu, pokrycia tkaniną lub poszycia metalowego. Sprawdzić czy znaki rozpoznawcze są właściwie nałożone.
Struktura kadłuba	Sprawdzić wręgi, kształtowniki, konstrukcje rurowe, pokrycia i zamocowania. Przeprowadzić inspekcję pod kątem śladów korozji na konstrukcjach rurowych.
Systemy i podzespoły	Wykonać inspekcję pod kątem nieprawidłowej zabudowy, widocznych wad i niezadawalającego działania.
Nos kadłuba	Wykonać inspekcję pod kątem śladów uderzenia o ziemię lub inny obiekt.
Zaczep(y) zwalniający	Wykonać inspekcję zaczepów zwalniających, przedniego i dolnego (CG) oraz układu sterowania nimi. Sprawdzić okres użytkowania. Wykonać próbę działania. Jeżeli zamontowany jest więcej niż jeden zaczep zwalniający lub zdwojony jest układ sterowania, wykonać próbę działania wszystkich zaczepów zwalniających z każdego miejsca.
Chwyt powietrza do dajnika ciśnienia całkowitego i nawiewu	Sprawdzić ustawienie dajnika ciśnienia całkowitego, działanie nawiewu.
Układ ciśnienia całkowitego/statycznego	Wykonać inspekcję dajników ciśnienia całkowitego i statycznego i wszystkich dostępnych przewodów pod kątem zabezpieczenia, uszkodzeń, czystości i stanu. Spuścić wodę z odwadniaczy kondensacyjnych.
Umasienie, otwory wentylacyjne, odpływy	Wykonać inspekcję wszystkich połączeń i pasków umasienia. Sprawdzić czy wszystkie otwory wentylacyjne i odpływy są wolne od zanieczyszczeń.

2.3. KABINA PILOTÓW	
Czystość, luźne przedmioty	Wykonać inspekcję pod podłogą kabiny, miską fotela i z tyłu kadłuba pod kątem śmieci i obcych przedmiotów.
Oslona kabiny, zamki i zrzut awaryjny	Wykonać inspekcję osłony kabiny, jej ramy i oszklenia pod kątem pęknięć, niedopuszczalnych zniekształceń i odbarwień. Sprawdzić działania wszystkich zamków i zaczepów. Wykonać próbę działania systemu zrzutu awaryjnego osłony kabiny z każdego miejsca.
Fotele, podłoga w kabinie	Wykonać inspekcję fotela(i). Sprawdzić czy wszystkie luźne poduszki są prawidłowo zamocowane i, o ile dotyczy, czy poduszki piankowe pochłaniające energię są prawidłowo dopasowane. Sprawdzić czy wszystkie regulatory siedzeń dopasowują i blokują prawidłowo.
Uprząż pilota(ów)	Wykonać inspekcję wszystkich uprząży pod kątem stanu i zużycia wszystkich zapięć, pasów i okuć. Sprawdzić działanie urządzeń zwalniających i regulacji.
Sterownice nożne	Wykonać inspekcję zespołów sterownic nożnych i ich regulacji.
Układy sterowania, ograniczniki	Wykonać inspekcję popychaczy i linek. Sprawdzić czy ograniczniki są zabezpieczone i współpracują. Zwrócić szczególną uwagę na zużycie i zabezpieczenie wkładek i linek w rurkach 'S'. Wykonać inspekcję automatycznych połączeń w układach sterowania.
Tablice przyrządów	Wykonać inspekcję tablicy przyrządów i wszystkich przyrządów/wyposażenia. Sprawdzić czy odczyty z przyrządów są zgodne z warunkami otoczenia. Sprawdzić oznaczenie wszystkich przełączników, wyłączników i bezpieczników. Sprawdzić działanie całego zabudowanego wyposażenia, o ile możliwe zgodnie z instrukcją producenta. Sprawdzić oznaczenia przyrządów na zgodność z Instrukcją Użytkowania w Locie.
Instalacja tlenowa	Wykonać inspekcję instalacji tlenowej. Sprawdzić datę ważności próby hydrostatycznej butli tlenowej zgodnie z rekomendacjami producenta. Dopilnować, aby butla nie była całkowicie pusta (minimum 13,8 barów/200 psi) i uzupełnić tylko tlenem dla lotników. Wyczyścić maski i regulatory odpowiednimi ściereczkami. Sprawdzić czy instalacja tlenowa jest odnotowana na arkuszu ważenia i położenia środka ciężkości.
Oznaczenia kolorami urządzeń sterujących	Sprawdzić czy uchwyty urządzeń sterujących są w dobrym stanie i oznaczone kolorem, jak poniżej: Zwolnienie zaczepu holowniczego: żółty Hamulce aerodynamiczne: niebieski Trymer: zielony Otwieranie/zamykanie osłony kabiny: biały Zrzut awaryjny osłony kabiny: czerwony Inne urządzenia sterujące: czytelnie oznakowane, ale bez użycia żadnego z powyższych kolorów.
Wyposażenie rozmieszczone w sekcji centralnej kadłuba	Wykonać inspekcję pod kątem zabezpieczenia i stanu. Sprawdzić ważność wyposażenia bezpieczeństwa. Sprawdzić tabliczki danych producenta i nadzoru (o ile wymagane).
Tabliczki ograniczeń (prędkości, masy, manewry)	Sprawdzić czy tabliczki są prawidłowe, czytelne i dokładnie odzwierciedlają status statku powietrznego.
2.4. PODWOZIE	
Płoza/koło przednie i zamocowania	Wykonać inspekcję pod kątem oznak twardego/ciężkiego lądowania. Sprawdzić zużycie płozy. Sprawdzić koło, oponę i luk koła. Sprawdzić ciśnienie w oponie.
Koło główne i zespół hamulca	Wykonać inspekcję pod kątem integralności uszczelek i przecieków w przewodach hydraulicznych. Sprawdzić czas używania przewodów hydraulicznych i podzespołów, jeżeli jest określony przez producenta. Zdjąć bęben hamulcowy, sprawdzić zużycie okładzin hamulca. Sprawdzić zużycie tarczy/bębna. Założyć z powrotem bęben. Sprawdzić regulację hamulca. UWAGA: PYŁ HAMULCOWY MOŻE ZAWIERAĆ AZBEST. Sprawdzić działanie hamulca. Sprawdzić poziom płynu hamulcowego i uzupełnić go w razie potrzeby. Sprawdzić ciśnienie w oponie.

	UWAGA: SPRAWDZIĆ TYP PŁYNU HAMULCOWEGO I ZACHOWAĆ ŚRODKI OSTROŻNOŚCI.
Zawieszenie podwozia	Sprawdzić sprężyny, liny gumowe, amortyzatory i zamocowania. Wykonać inspekcję pod kątem oznak uszkodzeń. Przeprowadzić obsługę amortyzatora, o ile dotyczy.
System chowania podwozia i pokrywy	Sprawdzić mechanizm chowania i sterowanie nim, system ostrzegania - o ile zabudowany, amortyzatory gazowe, pokrywy, układ dźwigni i łączników lub sprężyny, mechanizm przeskoku przez martwy punkt lub zamki blokujące. Wykonać próbę chowania.
Płóza/koło ogonowe	Wykonać inspekcję pod kątem oznak twardego/ciężkiego lądowania. Sprawdzić zużycie płózy. Sprawdzić koło, oponę i luk koła. Sprawdzić stan klejonych płóz. Sprawdzić ciśnienie w oponie.
Układ sterowania hamulcem koła	Wykonać inspekcję popychaczy i cięgien sterowania hamulcem koła. Jeżeli połączone z hamulcem aerodynamicznym, sprawdzić prawidłowość wzajemnych powiązań montażowych. Sprawdzić działanie hamulca postojowego, jeżeli zabudowany.
2.5. SKRZYDŁO I SEKCJA CENTRALNA KADŁUBA	
Oprofilowania sekcji centralnej	Wykonać inspekcję pod kątem zabezpieczenia, uszkodzenia i stanu.
Mocowanie skrzydła	Wykonać inspekcję strukturalnych mocowań skrzydła. Sprawdzić pod kątem uszkodzenia, zużycia i zabezpieczeń. Sprawdzić czy nie ma uszkodzeń wynikających z montażu. Sprawdzić stan sworzni mocujących skrzydło.
Układ sterowania lotkami, ograniczniki	Wykonać inspekcję popychaczy i cięgien sterowania. Sprawdzić czy ograniczniki są dobrze zabezpieczone i współpracują. Wykonać inspekcję automatycznych połączeń w układzie sterowania.
Układ sterowania hamulcem aerodynamicznym	Wykonać inspekcję popychaczy i cięgien sterowania. Sprawdzić urządzenie blokujące (jeżeli zabudowane). Wykonać inspekcję automatycznych połączeń w układzie sterowania.
Zastrzały skrzydła, ciągną	Wykonać inspekcję zastrzałów skrzydła pod kątem uszkodzenia lub wewnętrznej korozji. Co trzy lata, lub zgodnie z instrukcją producenta, zabezpieczyć ponownie wnętrze zastrzałów przeciwko korozji.
Skrzydła, włącznie ze znakami rozpoznawczymi na spodzie	Sprawdzić strukturę skrzydła od zewnątrz i, na ile możliwe, od wewnątrz. Sprawdzić warstwę lakierniczą, żelkot, pokrycie z tkaniny lub poszycie metalowe. Sprawdzić czy znaki rejestracyjne są prawidłowo nałożone.
Lotki i ich połączenie z układem sterowania	Wykonać inspekcję układu lotki i klapolotki, zawiasów, połączeń z układem sterowania, taśm i uszczelnaczy. Sprawdzić czy uszczelniacze nie utrudniają pełnego zakresu ruchu.
Hamulce aerodynamiczne, spojler	Wykonać inspekcję układu sterowania hamulcem aerodynamicznym lub panelem spojlera, sprężyn zamykających i urządzeń ciernych, o ile zabudowane.
Kłapy	Sprawdzić zespół kłap i układ sterowania nimi. Wykonać inspekcję automatycznych połączeń w układzie sterowania.
Wychylenia sterów i luzy, zapis na karcie kontrolnej	Sprawdzić i zapisać zakres ruchów i naciągu linek sterujących, o ile podane, i sprawdzić luzy.
2.6. USTERZENIE	
Usterzenie poziome	W stanie zdemontowanym, sprawdzić usterzenie i jego mocowania, automatyczne lub ręczne podłączenie steru wysokości. Sprawdzić powłokę lakierniczą, żelkot, pokrycie tkaniną lub poszycie metalowe.
Ster kierunku	Sprawdzić zespół steru kierunku, zawiasy, mocowania, wyważenie masowe.
Układ sterowania sterem kierunku, ograniczniki steru	Sprawdzić popychacze lub linki steru kierunku. Sprawdzić czy ograniczniki są zabezpieczone i kontaktują. Należy zwrócić szczególną uwagę na zużycie i zabezpieczenie wkładek i linek w rurkach 'S'.
Układ sterowania sterem wysokości, ograniczniki wychylenia steru	Sprawdzić popychacze lub linki steru wysokości. Sprawdzić czy ograniczniki są zabezpieczone i kontaktują. Sprawdzić automatyczne podłączenie steru wysokości.
Układ sterowania trymerem	Sprawdzić popychacze lub linki sterujące trymerem. Sprawdzić urządzenie cienne/blokujące.

Wychylenia sterów i luzy, zapis na karcie kontrolnej	Sprawdzić i odnotować zakres ruchu i naciągu linek sterujących, jeżeli podane, i sprawdzić luzy.
2.7. AWIONIKA I ELEKTRYKA	
Instalacja elektryczna, bezpieczniki	Wykonać inspekcję całego okablowania pod kątem jego stanu. Sprawdzić czy nie ma śladów przegrzania i nieprawidłowych połączeń. Sprawdzić bezpieczniki lub wyłączniki samoczynne pod względem ich stanu i doboru prawidłowego napięcia nominalnego.
Zabezpieczenie akumulatora i korozja	Sprawdzić zabudowę akumulatora pod kątem zabezpieczenia i działania klem. Sprawdzić czy nie ma śladów wycieku elektrolitu i korozji. Sprawdzić czy akumulator jest wyposażony w prawidłowy główny bezpiecznik. Zaleca się wykonanie próby pojemności akumulatora na szybowcach wyposażonych w radio, używanych w przelotach, w przestrzeni kontrolowanej lub podczas zawodów.
Instalacja radiowa i plakietki	Sprawdzić instalację radiową, mikrofony, głośniki i intercom, o ile zabudowany. Sprawdzić czy zamontowana jest tabliczka ze znakami wywoławczymi. Wykonać naziemną próbę działania. Odnotować typ zabudowanego radia.
Baza odniesienia (zerowanie) wysokościomierza	Sprawdzić skalę barometryczną na dole przyrządu. Maksymalny błąd 2 m.
Układ ciśnienia całkowitego/statycznego	Wykonać próbę działania.
Transponder	Wykonać próbę działania.
2.8. INNE	
Balast zdejmowany	Sprawdzić stan mocowania balastu zdejmowanego i jego zabezpieczenia (w tym balast w stateczniku pionowym, o ile dotyczy). Sprawdzić czy ciężarki balastowe są pomalowane rzucającym się w oczy kolorem. Sprawdzić czy na tabliczce załadowania określono warunki stosowania balastu.
Spadochron hamujący i jego sterowanie	Sprawdzić spadochron, jego zapakowanie i mechanizm zwalniający. Sprawdzić przedziały czasowe przepakowania.
Układ balastu wodnego.	Sprawdzić układ balastu wodnego, zbiorniki skrzydłowe i ogonowy, o ile zabudowany. Sprawdzić działanie i czy nie przeciekają punkty napełniania, wskaźniki poziomu, odpowietrzenie, zawory spustowe. Jeżeli używane są zbiorniki elastyczne, sprawdzić czy nie przeciekają i ich datę ważności, o ile dotyczy.
2.9. ZESPÓŁ NAPEĐOWY (o ile dotyczy)	
Pylon silnika i mocowania	Wykonać inspekcję zabudowy silnika i pylonu. Sprawdzić przedział silnika i uszczelnienia przeciwogniowe.
Zastrzały gazowe	Sprawdzić zastrzały gazowe
Ograniczniki pylonu/silnika	Sprawdzić ograniczniki krańcowe chowanego pylonu. Sprawdzić linki ograniczające.
Siłownik elektryczny	Wykonać inspekcję siłownika elektrycznego, silnika, mechanizmu śrubowego i zamocowań.
Przewody elektryczne	Wykonać inspekcję wszystkich przewodów elektrycznych. Należy zwrócić szczególną uwagę na przewody narażone na zginanie podczas wysuwania i chowania silnika/pylonu.
Wyłączniki krańcowe	Sprawdzić działanie wszystkich wyłączników krańcowych i płytek kontaktowych. Sprawdzić czy nie są uszkodzone na skutek uderzenia.
Zbiornik(i) paliwa	Sprawdzić mocowanie zbiornika paliwa i jego integralność. Sprawdzić system wskazujący ilość paliwa, o ile zabudowany.
Przewody paliwowe i odpowietrzniki	Sprawdzić wszystkie przewody paliwowe, szczególnie te narażone na zginanie podczas wysuwania i chowania silnika/pylonu. Sprawdzić drożność odpowietrzników. Sprawdzić czy upusty zewnętrzne nie odprowadzają paliwa do przedziału silnika. Sprawdzić samouszczelnianie się.
Kran paliwa lub zawór odcinający	Sprawdzić działanie kranu paliwa lub zaworu odcinającego i oznaczenia.
Pompy i filtry paliwa	Wyczyścić lub wymienić filtry, zgodnie z zaleceniami producenta. Sprawdzić działanie pomp paliwa pod kątem zasilania silnika lub uzupełniania zbiornika.

	Sprawdzić sterowanie pompą paliwa i wskazania.
Zawór dekompresyjny	Sprawdzić zawór dekompresyjny i sterowanie działaniem.
Świece zapłonowe	Wykonać obsługę świec zapłonowych. Zaleca się wymianę świec zapłonowych co roku.
Przewody elektryczne, iskrownik	Sprawdzić przewody niskiego i wysokiego napięcia, złącza, nasadki świec zapłonowych. Sprawdzić synchronizację iskrownika z silnikiem. Sprawdzić działanie sprzężenia impulsowego.
Zespół śmigła, śruby śmigła, zamocowanie, przeniesienie momentu obrotowego, pasek napędu	Sprawdzić śmigło, piastę, mechanizm składania, hamulec, mechanizm zmiany skoku, czujniki położenia.
Pokrywy	Sprawdzić pokrywy przedziału silnika i obsługujące je linki, popychacze i krzywki.
Sprężyny bezpieczeństwa	Sprawdzić wszystkie sprężyny bezpieczeństwa i równoważące
Wysuwanie i chowanie	Sprawdzić czy czas wysuwania i chowania mieści się w zakresach podanych przez producenta. Sprawdzić wskazania kontrolki oraz prawidłowe działanie urządzeń ryglujących.
Układ wydechowy	Wykonać inspekcję układu wydechowego, tłumika, amortyzatorów i połączeń.
Instalacja silnika	Przeprowadzić inspekcję silnika i jego całego wyposażenia. Wykonać próbę kompresji i zanotować wynik.
Smarowanie	Wymienić olej silnikowy i filtr. Uzupełnić zbiornik oleju i dodatków uszlachetniających.
Przyrządy silnikowe	Wykonać inspekcję wszystkich przyrządów silnikowych i układów sterowania silnikiem. Sprawdzić zespół sterujący, zamocowanie, umieszczenie i połączenia. Przeprowadzić samosprawdzenie zespołu sterującego, o ile jest dostępne.
Elastyczne tłumiki drgań	Sprawdzić pod kątem nieodpowiedniego stanu i zużycia.
Akumulator silnika	Jeżeli jest oddzielny od akumulatora płatowca, sprawdzić akumulator i jego mocowanie. Jeżeli wyposażony w główny bezpiecznik, sprawdzić jego napięcie znamionowe i stan. Wykonać próbę funkcjonalną.
Tabliczki	Sprawdzić czy wszystkie tabliczki są zgodne z instrukcją użytkowania w locie i czytelne.
Przecieki oleju i paliwa	Po pełnej obsłudze silnika sprawdzić systemy paliwowe i olejowe pod kątem przecieków.

3. BALONY

System/podzespół/obszar	Szczegóły dotyczące zadania i inspekcji
3.1. POWŁOKA	
Identyfikacja (tabliczka z oznaczeniem typu, numerem seryjnym i znakami rozpoznawczymi)	Sprawdzić czy jest i zweryfikować zapisane na niej dane
Pierścień korony i taśma	Na miejscu; nie skorodowana; taśma korony nie uszkodzona i odpowiedniej długości.
Pionowe i poziome taśmy nośne	Sprawdzić połączenie z górną taśmą obrzeżną na górze czaszy i pręty. Wszystkie taśmy nośne na całej swojej długości są nieuszkodzone. Sprawdzić dolną taśmę obrzeżną i krawędź góry czaszy. Wykonać inspekcję połączeń dolnej taśmy obrzeżnej i pionowych taśm nośnych.
Materiał czaszy	Wykonać inspekcję paneli materiału czaszy (włącznie ze spadochronem i wentylem obrotowym, o ile na wyposażeniu) pod kątem uszkodzenia, przegrzania lub osłabienia porowatości. Czy nie naprawione uszkodzenie mieści się w tolerancji podanej przez producenta. Jeżeli podejrzewana jest znacząca porowatość tkaniny, należy wówczas wykonać próbę w locie, ale tylko gdy próba w szczękach wykazała, że można bezpiecznie wykonać lot balonem.

	Próbę w szczękach wykonać zgodnie z instrukcjami producenta.
Linki manewrowe	Sprawdzić pod kątem uszkodzeń (szczególnie uszkodzeń z powodu przegrzania). Linka Kevlara – żółty rdzeń nie jest widoczny.
Karabińczyki	Sprawdzić pod kątem uszkodzeń. Zamek karabińczyku działa prawidłowo.
Topik (melting link) i wskaźnik temperatury (Tempilabel)	Sprawdzić wskazanie maksymalnej temperatury (flag/'tell-tale').
System linek sterowania	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzenia w wyniku zużycia, wytrzymałość węzłów.
Linki sterowania i ich mocowanie	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzenia, zużycia, bezpieczeństwa i wytrzymałości węzłów. Sprawdzić czy linki mają prawidłową długość.
Krażki czaszy	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzenia, zużycia, swobodnego działania, bezpieczeństwa mocowania.
3.2. PALNIK (o ile dotyczy)	
Identyfikacja (typ/numer serii/tabliczka z rejestracją)	Sprawdzić czy jest i zweryfikuj zabudowany typ/numer serii
Rama palnika	Wykonać inspekcję pod kątem pęknięć na spawach.
	Wykonać inspekcję rur pod kątem zniekształceń/deformacji/przecięć/wyżłobień.
	Wykonać inspekcję pod kątem bezpieczeństwa elementów złącznych (osłon przeciw termicznych, miękkich narożników).
	Wykonać inspekcję uchwytów ramy pod kątem zużycia i pęknięć.
	Sprawdzić ogólny stan (osłony przeciw termiczne, korozja)
Puszka palnika	Sprawdzić sztywność, bezpieczeństwo zabudowy kolektorów
Kontrola przecieków	Wykonać test szczelności palnika
Węże	Wykonać inspekcję wszystkich węży pod kątem zużycia, uszkodzeń, przecieków i ograniczeń żywotności. Sprawdzić stan i prawidłowe działania paliwa.
Ciśnieniomierze	Sprawdzić czy przy braku ciśnienia ciśnieniomierz wskazuje zero, z soczewkami
Zawory płomienia pilotowego	Sprawdzić odcięcie, swobodny ruch, prawidłowe działanie, dokonać smarowania jeżeli konieczne.
Zawory płomienia cichego	Sprawdzić odcięcie, swobodny ruch, prawidłowe działanie, dokonać smarowania jeżeli konieczne.
Zawory płomienia głównego	Sprawdzić odcięcie, swobodny ruch, prawidłowe działanie, dokonać smarowania jeżeli konieczne.
Cewki	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzenia, zużycia, bezpieczeństwa zatrząsków. Sprawdzić spawy pod kątem pęknięć. Sprawdzić bezpieczeństwo wtryskiwaczy, zacieśnić lub wymienić, o ile konieczne.
Paliwo	Sprawdzić czy prawidłowy typ, sprawdzić daty (o ile dotyczy).
3.3. KOSZ	
Identyfikacja (typ/numer serii/tabliczka z rejestracją)	Sprawdzić czy jest i zweryfikuj zabudowany typ/numer serii
Kosz	Sprawdzić ogólny stan kosza. Sprawdzić splot pod kątem uszkodzeń, pęknięć/dziur. Żadnych ostrych narzędzi w koszu.
Pręty kosza	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzeń, sprawdzić przeloty pierścieni.
Karabińczyki	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzeń. Zamek karabińczyka działa prawidłowo.

Podłoga kosza	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzeń i pęknięć.
Włeczki	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzenia.
Krawędź obita surową skórą	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzeń, zużycia i mocowania do podłogi.
Uchwyty sznurowe	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzeń i bezpieczeństwa mocowania.
Pasy do butli	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzeń i zniszczeń.
Obicie brzegu kosza	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzeń i zużycia.
Pręty palnika	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzeń, zużycia i pęknięć.
Pręty palnika z osłonami	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzeń i zużycia.
Wyposażenie kosza	Sprawdzić czy jest i czy działa.
Uprząż pilota	Sprawdzić pod kątem bezpieczeństwa i stanu.
Gaśnica	Sprawdzić datę ważności i zabezpieczenie.
Apteczka pierwszej pomocy	Sprawdzić datę ważności i czy kompletna.
3.4. ZBIORNIKI PALIWA (o ile dotyczy)	
Identyfikacja (typ/numer serii/tabliczka z rejestracją)	Sprawdzić czy jest i zweryfikuj zabudowany typ/numer serii
Butla	Sprawdzić czy ważna kontrola okresowa dla każdej butli (data) (np. inspekcja po 10 latach).
Korpus butli	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzeń i korozji.
Zawór płynu	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzeń, korozji i prawidłowego działania.
	Sprawdzić uszczelki O-rings, nasmarować/wymienić, o ile konieczne.
Wskaźnik stałego poziomu płynu	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzeń, korozji i prawidłowego działania.
Wskaźnik zawartości	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzeń, korozji i swobodnego ruchu.
Zawór pary	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzeń, korozji i prawidłowego działania (włącznie z regulatorem).
	Wykonać inspekcję szybko rozłącznych połączeń pod kątem prawidłowego działania, uszczelniania.
Wyścielana pokrywa	Wykonać inspekcję pod kątem uszkodzeń.
Zawór upustu ciśnienia	Nie wskazuje na nadmierne ciśnienia.
Zespół	Dokonać inspekcji, wykonać próbę przeciekania na wszystkich łączeniach ciśnieniowych z użyciem wykrywacza przecieków.
	Wykonać próbę działania.
3.5. WYPOSAŻENIE I PRZYRZĄDY	
Przyrządy	Wykonać próbę działania.
Wyposażenie szybko rozłączne	Przeprowadzić próbę operacyjną i Wykonać inspekcję stanu zapadki, naciągu i sznurów pod kątem zużycia i zniszczenia. Sprawdzić czy karabińczyki nie są uszkodzone i czy działają prawidłowo.
Przyrządy łącznościowe/nawigacyjne	Wykonać próbę działania.
Transponder	Wykonać próbę działania.

9.3. Wzór protokołu z wykonania standardowej zmiany / standardowej naprawy (SC/SR) – Formularz nr 123 ULC

Formularz nr 123 ULC — Protokół z wykonania standardowej zmiany / standardowej naprawy (SC/SR)		1. Numer SC/SR:
2. Nazwa i opis SC/SR:		
3. Zastosowanie (znak rozpoznawczy statku powietrznego, numer seryjny i typ):		
4. Wykaz części (opis / nr części/ilość):		
5. Ograniczenia eksploatacyjne statku powietrznego / mające zastosowanie instrukcje:*		
* Kopie tych instrukcji są dostarczane właścicielowi statku powietrznego.		
6. Dokumenty użyte do opracowania i wykonania SC/SR:*		
* Kopie dokumentów oznaczonych gwiazdką "*" są przekazywane właścicielowi samolotu.		
7. Instrukcje dotyczące ciągłej zdatności do lotu:*		
* Kopie tych instrukcji są dostarczane właścicielowi statku powietrznego.		
8. Inne informacje:		
9a. ☐ SC spełnia kryteria określone w pkt 21A.90B lit. a) oraz w odpowiednich punktach CS-STAN.		
9b. ☐ SR spełnia kryteria określone w pkt 21A.431B lit. a) oraz w odpowiednich punktach CS-STAN.		
10. Data wykonania SC/SR:	11. Dane identyfikacyjne i podpis osoby odpowiedzialnej za wykonanie SC / SR:	
12. Podpis właściciela samolotu.*		
* Ten podpis zaświadcza, że mająca zastosowanie dokumentacja jest przekazywana właścicielowi statku powietrznego od wydawcy tego formularza, co oznacza, że właściciel statku powietrznego zdaje sobie sprawę z wszelkich skutków lub ograniczeń związanych z użytkowaniem statku powietrznego lub dodatkowych wymagań w zakresie ciągłej zdatności do lotu, które mogą mieć zastosowanie do statku powietrznego z powodu wykonania zmiany / naprawy (SC/SR).		

Formularz nr 123 ULC

Uwagi:

1. Oryginał pozostaje u osoby prawnej lub fizycznej odpowiedzialnej za wykonanie SC/SR.
2. Właściciel statku powietrznego powinien zachować kopię formularza.

3. Właściciel statku powietrznego powinien otrzymać kopie dokumentów wymienionych w polach 5, 7 oraz dokumentów wymienionych w polu 6, które zostały oznaczone gwiazdką "**".
4. Sformułowanie „Odpowiednie punkty” w polach 9a i 9b odnoszą się do odpowiednich punktów CS-STAN Podczęść A – „Ogólne” i odpowiednich SC / SR wymienionych i opisanych w polu 2.
5. W przypadku pola 12, gdy właściciel statku powietrznego podpisał umowę o zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu, dopuszcza się, że przedstawiciel CAMO złoży podpis w polu 12 i przekaże wszystkie istotne informacje i dokumenty właścicielowi przed następnym lotem.
6. Do wypełnienia formularza należy użyć języka polskiego lub angielskiego.

Instrukcja wypełnienia formularza:

1. Zidentyfikuj SC / SR z unikalnym numerem i podaj ten numer w dzienniku statku powietrznego.
2. Określ odpowiedni rozdział EASA CS-STAN zawierający wersję (np. CS-SCxxxxy lub CS-SRxxxxy) i tytuł. Podaj także krótki opis.
3. Zidentyfikuj znak rozpoznawczy statku powietrznego, numer seryjny i typ.
4. Wymień numery części i opis zainstalowanych części. W razie potrzeby przejrzyj dokument pomocniczy.
5. Zidentyfikuj odpowiednie instrukcje obsługi samolotu.
6. Zapoznaj się z opracowaną dokumentacją, aby wesprzeć SC / SR i jego przykład wykonania, w tym dane projektowe wymagane przez CS-STAN: projekt, dokumenty rejestrujące spełnienie specyfikacji certyfikacyjnych, dowolny wynik testu, itp. Odniesienia do dokumentów powinny podać swoją wersję / wydanie.
7. Określić instrukcje w zakresie ciągłej zdadności do lotu, które należy uwzględnić w przeglądzie POT.
8. Pole do wykorzystania przez wykonawcę SC/SR, jeżeli to konieczne.
- 9a., 9b., 10. i 12. Pola nie wymagają objaśnień.
11. Podaj pełne imię i nazwisko oraz numer licencji lub upoważnienia (osoby lub AMO) używane do wydania poświadczenia obsługi statku powietrznego.

9.4. Standardowy zakres zatwierdzenia AMO

Klasa	Kategoria	Ograniczenia
Statki powietrzne	A1 Samoloty o masie powyżej 5700 kg	Podać producenta samolotu / sterowca lub grupę lub typ lub serię lub zadania obsługowe
	A2 Samoloty o masie 5700 kg lub mniejszej	
	A3 Śmigłowce	
	A4 Statki powietrzne inne niż kategoria A1, A2 lub A3	
Silniki	B1 Turbinowe	Podać producenta lub serię lub typ silnika lub zadania obsługowe
	B2 Tłokowe	
Podzespoły inne niż kompletne silniki	C1 Układ klimatyzacji i nadciśnienia	Podać typ statku powietrznego lub producenta statku powietrznego lub wytwórcę podzespołu lub określić podzespół lub podać odniesienie do listy dopuszczeń w MOM lub zadania obsługowe
	C2 Pilot automatyczny	
	C3 Łączność i nawigacja	
	C4 Drzwi i luki	
	C5 Zasilanie elektryczne	
	C6 Wyposażenie	
	C7 Silnik – APU	
	C8 Układ sterowania	
	C9 Płatowcowy układ paliwowy	
	C10 Wirnik śmigłowca	
	C11 Transmisja śmigłowca	
	C12 Układ hydrauliczny	
	C13 Przyrządy pokładowe	
	C14 Podwozie	
	C15 Układ tlenowy	
	C16 Śmigła	
	C17 Układ pneumatyczny	
	C18 Układ przeciwołodzienny i przeciwpożarowy	
	C19 Okna	
	C20 Struktura	
	C21 Balast wodny	
	C22 Napęd wspomagający	
Obsługi specjalistyczne	D1 Badania nieniszczące (NDT)	Wyszczególnić metody badań nieniszczących lub podać grupę obsług

Jeżeli w sekcji Ograniczenia dla Kategorii A i B, w zakresie zatwierdzenia AMO, podana jest seria, typ i grupa dla statku powietrznego i podzespołów, to:

- seria oznacza serię określonego typu,
- typ oznacza określony typ lub model.

9.5. Maksymalny dopuszczalny zakres zatwierdzenia dla AMO, która zatrudnia tylko jedną osobę, odpowiedzialną za planowanie i wykonanie całej obsługi technicznej

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIA
Statki powietrzne	A2 – samoloty o MTOM 5700 kg lub mniejszej	silniki tłokowe
	A3 – śmigłowce	śmigłowce o MTOM 3175 kg lub mniejszej wyposażone w pojedynczy silnik tłokowy
	A4 – statki powietrzne inne niż określone w A2 i A3	bez ograniczeń
Silniki	B2 – silniki tłokowe	silniki o mocy poniżej 450 KM
Podzespoły inne niż kompletne silniki	C1 do C22	zgodnie ze szczegółową listą obsługiwanych podzespołów
Usługi specjalistyczne	D1	NDT wg specyfikacji

9.6. Specyfikacja ATA 2200 stosowana do podzespołów w kategorii C, określonych w zakresie zatwierdzenia AMO

KLASA	KATEGORIA	ROZDZIAŁ ATA 2200
Podzespoły inne niż kompletne silniki	C1 Układy klimatyzacji i ciśnieniowe	21
	C2 Układy autopilota	22
	C3 Układy łączności i nawigacji	23-34
	C4 Drzwi – Luki	52
	C5 Układy elektryczne i oświetlenie	24-33-85
	C6 Wyposażenie	25-38-44-45-50
	C7 Silniki – APU	49-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83
	C8 Układy sterowania lotem	27-55-57.40-57.50-57.60-57.70
	C9 Układ paliwowy	28-47
	C10 Śmigłowce – wirniki	62-64-66-67
	C11 Śmigłowce – przekładnie	63-65
	C12 Zasilanie hydrauliczne	29
	C13 Przyrządy/rejestratory pokładowe	31-42-46
	C14 Układy podwozia	32
	C15 Instalacja tlenowa	35
	C16 Śmigła	61
	C17 Instalacja pneumatyczna i podciśnienie	36-37
	C18 Układy przeciwooblodzeniowe / wycieraczki / p.poż.	26-30
	C19 Okna	56
	C20 Struktura	53-54-57.10-57.20-57.30
	C21 Balast wodny	41
	C22 Napęd wspomagający	84

9.7. Zawartość i układ MOM

Część A	Ogólna
	Spis treści Wykaz obowiązujących stron Wykaz zmian Procedura wprowadzania zmian do instrukcji • Projekt zmiany • Zmiany wymagające bezpośredniego zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu • Zatwierdzenie zmiany do instrukcji Rozdzielnik • Nazwisko i stanowisko każdej osoby posiadającej egzemplarz MOM Oświadczenie kierownika odpowiedzialnego • Zatwierdzenie MOM • Oświadczenie, że MOM i wszystkie dołączone do niej dokumenty odzwierciedlają sposoby spełniania przez organizację wymagań przepisów wydanych na podstawie art. 53c ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze • Zobowiązanie do wykonywania prac zgodnie z MOM • Zobowiązanie do wprowadzania zmian do MOM, jeżeli jest to niezbędne
Część B	Opis
	Specyfikacja usług AMO • Opis prac wykonywanych przez AMO, w tym rodzaj wyrobu, rodzaj pracy oraz prac zleconym podwykonawcom • Określenie poziomu prac, które mogą być wykonywane w zapleczu AMO Ogólna informacja o AMO • Nazwa i status prawny Nazwiska i stanowiska personelu zarządzającego • Kierownik odpowiedzialny • Personel nominowany AMO • Obowiązki i odpowiedzialność personelu zarządzającego AMO Schemat organizacyjny Personel poświadczający • Wymagania określające minimum kwalifikacji i doświadczenia • Wykaz upoważnionego personelu poświadczającego, zakres kwalifikacji i indywidualny numer upoważnienia Personel • Personel techniczny (liczba, wymagane kwalifikacje i doświadczenie) • Personel administracyjny (liczba) Opis ogólny zaplecza AMO • Lokalizacja geograficzna (mapa) • Plan hangarów • Warsztaty specjalistyczne • Pomieszczenia biurowe • Magazyny • Dostępność zaplecza do użytkowania którego AMO posiada prawo

	Narzędzia, wyposażenie i materiały • Wykaz stosowanych narzędzi, wyposażenia i materiałów (w tym dostęp do narzędzi używanych sporadycznie) • Aparatura kontrolno – pomiarowa • Częstotliwość obsługi metrologicznej Dane obsługowe • Wykaz stosowanych danych obsługowych oraz informacje dotyczące subskrypcji zmian (w tym dostęp do danych stosowanych nieregularnie)
Część C	Procedury ogólne
	Przegląd organizacyjny albo opis systemu jakości • Zapewnienie ciągłego spełnienia wymagań przepisów wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze przez zatwierdzoną organizację obsługową • Odpowiedzialność za przegląd • Organizacja przeglądu, częstotliwość, zakres i treść, w tym analiza niezgodności stwierdzonych przez Prezesa Urzędu • Planowanie i wykonanie przeglądu • Lista kontrolna i formularze przeglądu • Analizowanie i usuwanie niezgodności stwierdzonych podczas przeglądu • Zgłaszanie niezgodności stwierdzonych podczas przeglądu • Przegląd prac podwykonawców Szkolenie • Opis metod stosowanych dla zapewnienia spełnienia wymagań dotyczących kwalifikacji personelu AMO i jego szkolenia (szkolenie personelu poświadczającego, szkolenia specjalistyczne) • Przechowywane zapisy dotyczące personelu Zlecenie podwykonawstwa usług specjalnych • Kryteria wyboru i nadzorowanie usług • Rodzaj prac zleconych podwykonawcom • Wykaz podwykonawców • Charakter umów podwykonawstwa • Odpowiedzialność AMO za poświadczanie prac wykonanych przez podwykonawcę Upoważnienia jednorazowe do poświadczania obsługi • Przeglądy obsługowe • Personel poświadczający
Część D	Procedury robocze
	Zatwierdzanie zamówień Opracowanie i wydawanie pakietu prac • Kontrola zamówienia • Przygotowanie zaplanowanych prac • Treść pakietu prac (formularze, karty zadaniowe, procedury ich stosowania, rozdzielnik) • Odpowiedzialność i podpisy wymagane dla potwierdzania prac Logistyka • Uczestniczące osoby (zajmowane przez nie stanowiska i ich rola w procesie) • Kryteria wyboru dostawców • Procedury inspekcji dostaw oraz magazynowania części, narzędzi i materiałów • Formularze i procedury ich stosowania i dystrybucji Realizacja • Uczestniczące osoby (zajmowane przez nie stanowiska i ich rola w procesie)

	• Dokumentacja (pakiety prac i karty zadaniowe) • Formularze oraz procedury ich stosowania i dystrybucji • Stosowanie kart zadaniowych lub dokumentacji producenta • Procedury przyjmowania podzespołów z magazynów, łącznie ze sprawdzaniem ich przydatności • Procedury zwrotu niezdatnych podzespołów do magazynów Poświadczenie obsługi – personel poświadczający • Funkcje i zakres odpowiedzialności upoważnionego personelu poświadczającego Poświadczenie obsługi – nadzór • Dokładny opis systemu stosowanego w celu zapewnienia, że wszystkie czynności obsługi technicznej mające zastosowanie do zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej zostały wykonane zgodnie z wymaganiami przepisów wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. • Przedmiot nadzoru • Formularze oraz procedury ich stosowania i dystrybucji • Kontrola pakietu prac Poświadczenie obsługi - CRS • Procedura podpisywania CRS, w tym działania wstępne • Sformułowania i standardowy formularz CRS • Wypełnianie zapisów ciągłej zdadności do lotu statku powietrznego • Wypełnianie formularza nr 1 ULC • Niekompletna obsługa techniczna • Zezwolenie na lot próbny • Druk CRS i formularza nr 1 ULC Dokumentacja Procedury specjalne • Czynności specjalistyczne, usuwanie podzespołów nienadających się do naprawy, ponowna certyfikacja części nieposiadających Formularza nr 1 ULC Zgłaszanie zdarzeń • Zdarzenia podlegające zgłaszaniu • Terminy zgłaszania zdarzeń • Informacje podlegające zgłaszaniu • Adresaci informacji Zarządzanie pośrednim zatwierdzaniem MOM • Treść zmian podlegających zatwierdzaniu pośredniemu • Odpowiedzialność • Identyfikowalność zmiany • Informacje dla Prezesa Urzędu • Zatwierdzenie końcowe zmiany do instrukcji
Część E	Załączniki
	Wzory wszystkich stosowanych dokumentów Wykaz miejsc obsługi technicznej Wykaz usług specjalnych zleconych podwykonawcom

9.8. Zawartość i układ CAME

00.1	Spis treści
00.2	Wykaz obowiązujących stron
00.3	Wykaz zmian
00.4	Rozdzielnik
Część 0	Organizacja ogólna
0.1	Zobowiązanie kierownika odpowiedzialnego w imieniu CAMO
0.2	Informacje ogólne (w tym krótki opis organizacji i lokalizacji zaplecza, powiązania z innymi organizacjami, specyfikacja usług, statki powietrzne objęte zarządzaniem, rodzaj użytkowania statków powietrznych)
0.3	Personel zarządzający oraz zasoby ludzkie i polityka szkoleniowa
0.4	Schemat organizacyjny zarządzania
0.5	Procedura informowania Prezesa Urzędu o zmianach dotyczących: działalności, zatwierdzenia, lokalizacji, personelu CAMO
0.6	Procedury opisujące, w jaki sposób CAMO zapewnia spełnienie wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze
0.7	Procedury wprowadzania zmian do charakterystyki (w tym zmiany wymagające bezpośredniego zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu, zatwierdzanie zmiany do charakterystyki)
Część 1	Procedury zarządzania ciągłą zdatnością do lotu
1.1.1	Korzystanie z pokładowego dziennika technicznego statku powietrznego i stosowanie MEL
1.1.2	Stosowanie systemu zapisów ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego
1.2	Programy obsługi technicznej statków powietrznych – opracowanie, zmiany i zatwierdzenie
1.3	Zapisy czasu i ciągłej zdatności do lotu, odpowiedzialność, przechowywanie, dostęp
1.4	Wykonywanie i nadzór dyrektyw zdatności
1.5	Analiza programów obsługi technicznej
1.6	Zasady wykonywania modyfikacji nieobowiązkowych
1.7	Standardy poważnych napraw modyfikacji
1.8	Zgłaszanie usterek
1.9	Przeglądy przedlotowe
1.10	Ważenie statku powietrznego
1.11	Procedury lotów próbnych
Część 2	Przegląd organizacyjny albo opis systemu jakości
2.1	Zapewnienie ciągłego spełniania wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze przez zatwierdzoną CAMO
2.2	Odpowiedzialność za przegląd
2.3	Organizacja przeglądu, częstotliwość, zakres i treść, w tym analiza niezgodności stwierdzonych przez Prezesa Urzędu: • sprawdzenie czynności zarządzania ciągłą zdatnością do lotu; • sprawdzenie skuteczności programu /programów obsługi technicznej; • sprawdzenie, czy cała obsługa techniczna jest wykonywana przez odpowiednią AMO; • sprawdzenie, czy cała zakontraktowana obsługa techniczna jest wykonywana zgodnie z umową, łącznie ze sprawdzeniem podwykonawców zatrudnionych przez wykonawcę obsługi technicznej
2.4	Planowanie i wykonanie przeglądu (w tym lista kontrolna i formularze przeglądu)
2.5	Analizowanie i usuwanie niezgodności stwierdzonych podczas przeglądu
2.6	Zgłaszanie niezgodności stwierdzonych podczas przeglądu
2.7	Przegląd prac podwykonawców
Część 3	Obsługa techniczna na podstawie umowy
3.1	Procedura wyboru wykonawcy obsługi technicznej
3.2	Audyt jakości statku powietrznego

Część 5	Załączniki
5.1	Wzory dokumentów organizacji
5.3	Wykaz AMO działających na podstawie umowy
5.4	Wykaz podwykonawców wg pkt 7.7 lit. b
5.5	Kopie umów z AMO
5.6	Wykaz programów obsługi technicznej statków powietrznych

9.9. Złożone czynności obsługi technicznej

1	Modyfikacja, naprawa lub wymiana poprzez nitowanie, klejenie, laminowanie lub spawanie jakiegokolwiek z następujących części płatowca: a) dźwigara skrzynkowego, b) podłużnicy skrzydła lub elementu pasa dźwigara kratowego, c) dźwigara, d) pasu dźwigara, e) elementu belki kratownicowej, f) ścianki belki, g) stępki lub elementu dolnej krawędzi kadłuba łodzi latającej lub pływaka wodnosamolotu, h) elementu pokrycia z blachy falistej (ryflowanej) na skrzydle lub usterzeniu, i) głównego żebra skrzydła, j) zastrzału (wspornika, rozpórki) podpierającego skrzydła lub usterzenie, k) łoża silnika, l) podłużnicy lub wręgi kadłuba, m) elementu kratownicy bocznej, poziomej lub wręgi wzmocnionej, n) podpory lub wspornika fotela, o) prowadnic foteli, p) goleni lub zastrzału podwozia, q) osi, r) koła, s) płozy lub podstaw płóz, z wyjątkiem wymiany powłoki zmniejszającej tarcie.
2	Modyfikacja lub naprawa jakiegokolwiek z następujących części: a) pokrycia statku powietrznego lub pływaków, jeżeli wykonanie prac wymaga użycia podparcia, przyrządów montażowych lub uchwytów mocujących, b) pokrycia statku powietrznego podlegającego obciążeniom ciśnieniowym, jeżeli uszkodzenie poszycia jest większe niż 15 cm (6 cali) w dowolnym kierunku, c) części układu sterowania przejmującej obciążenia, łącznie z kolumną sterownicy, pedałami, wałkami, dźwigniami kątowymi, rurami skrętnymi, dźwigniami powierzchni sterowych oraz wspornikami kutymi lub odlewanyymi, ale z wyłączeniem: – zakuwania naprawianych połączeń splatanych lub końcówek linek, – wymiany końcówki popychacza mocowanej za pomocą nitów, d) pozostałych elementów konstrukcji, nie wymienionych w pkt 1, które zostały określone przez producenta jako struktura pierwszorzędowa, w instrukcji obsługi technicznej statku powietrznego, instrukcji napraw strukturalnych lub instrukcjach ciągłej zdatności do lotu.
3	Wykonanie obsługi technicznej silnika tłokowego polegającej na: a) demontażu i ponownym montażu silnika tłokowego innym niż w celu: – uzyskania dostępu do zespołów tłoków lub cylindrów, – zdjęcia osłony tylnych agregatów silnika, umożliwiającego skontrolowanie lub wymianę zespołów pompy olejowej, w przypadku gdy tego rodzaju czynności nie są związane z demontażem i ponownym montażem wewnętrznych mechanizmów, b) demontażu i ponownym montażu przekładni redukcyjnych, c) spawaniu i twardym lutowaniu złączy innych niż drobne naprawy spawalnicze części układu wydechowego przeprowadzane przez spawacza posiadającego odpowiednie uprawnienia lub zatwierdzenia, ale z wyłączeniem wymiany podzespołów, d) przekładaniu poszczególnych części zespołów dostarczanych po próbach na hamowni, za wyjątkiem wymiany lub regulacji elementów wymienialnych lub podlegających regulacji w ramach obsługi technicznej.
4	Wyważanie śmigła, z wyjątkiem: a) poświadczenia wyważenia statycznego, w przypadku gdy jest ono wymagane w instrukcji obsługi technicznej,

	b) wyważania dynamicznego zamontowanych śmigieł, przy pomocy elektronicznych urządzeń służących do wyważania, gdy jest to dozwolone w instrukcji obsługi technicznej statku powietrznego lub w innych zatwierdzonych danych dotyczących zdolności do lotu.
5	Każde dodatkowe zadanie, które wymaga: a) specjalistycznego oprzyrządowania, wyposażenia lub zaplecza, b) złożonych działań wymagających ich koordynacji z uwagi na wydłużony czas wykonywania czynności i konieczność zaangażowania kilku osób.

9.10. Zadania pilota – właściciela dla samolotów o MTOM nie większej niż 2730 kg

Rozdział specyfikacji ATA 2200	Zakres obsługi	Zadanie obsługowe
09	Holowanie	Zaczep holowniczy i mechanizm wciągania linki holowniczej – czyszczenie, smarowanie oraz wymiana linki holowniczej (w tym bezpiecznika zrywowego)
		Lusterka – montaż i wymiana lusterek uszkodzonych
11	Tabliczki	Tabliczki, oznaczenia – montaż i odnowienie tabliczek i oznaczeń wymaganych przez Instrukcję Użytkowania w Locie (albo inny równoważny dokument) i Instrukcję Obsługi Technicznej
12	Obsługa bieżąca	Smarowanie – smarowanie takich części SP, które nie wymagają demontażu elementów innych niż nie przenoszące obciążeń mechanicznych, takich jak pokrywy, osłony i owiewki
20	Czynności rutynowe	Kontrówki zabezpieczające – wymiana uszkodzonego drutu kontrującego lub zawleczek, z wyłączeniem umieszczonych na elementach sterowania silnikiem, przekładni i układu sterowania lotem SP
		Proste, nie przenoszące obciążeń strukturalnych, standardowe elementy złączne – wymiana i regulacja, z wyłączeniem wymiany gniazdek i nakrętek kotwicznych wymagających nitowania
21	Układ klimatyzacji	Wymiana elastycznych przewodów i kanałów dystrybucji powietrza
23	Łączność	Urządzenia łączności – demontaż i wymiana niezależnych urządzeń zamontowanych w tablicy przyrządów, wyposażonych w złącza szybkorozłączne, z wyłączeniem SP dopuszczonych do lotów IFR
24	Zasilanie w energię elektryczną	Akumulatory – wymiana i czynności obsługowe, z wyłączeniem obsługi akumulatorów Ni-Cd oraz z wyłączeniem SP dopuszczonych do lotów IFR
		Okablowanie – naprawa uszkodzonych obwodów zasilających niekrytyczne wyposażenie SP, z wyłączeniem układu zapłonowego, podstawowego układu generującego energię elektryczną oraz zasilania dla wymaganych systemów łączności i nawigacyjnych, jak również podstawowych przyrządów pilotażowych
		Przewody umasienia – wymiana uszkodzonych przewodów
		Bezpieczniki – wymiana bezpieczników na nowe o wymaganych prądach maksymalnych
25	Wyposażenie	Pasy bezpieczeństwa – wymiana pasów i uprząży bezpieczeństwa z wyłączeniem pasów połączonych z systemem poduszek powietrznych
		Fotele – wymiana foteli lub części foteli nie wymagająca demontażu elementów podstawowej struktury nośnej SP lub układów sterowania
		Przyrządy lub wyposażenie dodatkowe (nie mające bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo operacji lotniczych) – wymiana niezależnego wyposażenia zamontowanego w tablicy przyrządów, wyposażonego w złącza szybkorozłączne
		Instalacja tlenowa – wymiana przenośnych butli i elementów wyposażenia instalacji tlenowej, w zatwierdzonych węzłach mocowania, z wyłączeniem instalacji i butli zabudowanych na stałe
		Nadajnik ELT – wyjęcie i ponowna instalacja
27	Układ sterowania	Demontaż i ponowny montaż wolantu i pedałów sterowania drugiego pilota, w konstrukcjach, które umożliwiają poprzez swoją konfigurację szybkie rozłączenie

28	Instalacja paliwowa	Elementy filtra paliwa – czyszczenie lub wymiana
30	Ochrona przed deszczem i oblodzeniem	Wycieraczki – wymiana piór wycieraczek
31	Przyrządy pokładowe	Tablica przyrządów – demontaż i ponowny montaż, pod warunkiem, że konstrukcja tablicy umożliwia wykorzystanie złącz szybkorozłącznych, z wyłączeniem SP dopuszczonych do lotów IFR
		Układ ciśnienia całkowitego i statycznego – proste testy wskazań i szczelności instalacji, z wyłączeniem SP dopuszczonych do lotów IFR
		Odwodnienie odстойników i filtrów w układzie ciśnienia całkowitego i statycznego, z wyłączeniem SP dopuszczonych do lotów IFR
		Przyrządy pokładowe – sprawdzenie czytelności oznaczeń oraz czy ich wskazania są zgodne z warunkami zewnętrznymi
32	Podwozie	Koła – demontaż, wymiana i obsługa, włączając wymianę łożysk kół oraz smarowanie
		Wymiana płynu hydraulicznego
		Amortyzatory – wymiana sznurów gumowych lub tłumików gumowych
		Amortyzatory hydro–pneumatyczne – wymiana oleju lub powietrza amortyzatora
		Narty – zamiana podwozia kołowego na narty i odwrotnie
		Płozy – wymiana płoż i nakładek ścieralnych płoż
		Osłony kół podwozia lub błotniki – demontaż i ponowny montaż
		Hamulce mechaniczne – regulacje prostych układów hamulcowych linkowych
		Hamulce – wymiana zużytych okładzin hamulcowych
33	Światła	Światła – wymiana wewnętrznych i zewnętrznych żarówek oświetlenia, wkładów, reflektorów oraz kloszy
34	Układy nawigacyjne	Oprogramowanie – aktualizacja baz danych oprogramowania niezależnych urządzeń nawigacyjnych zabudowanych na tablicy przyrządów, z wyłączeniem oprogramowania systemów automatycznego sterowania lotem i transponderów
		Urządzenia nawigacyjne – demontaż i wymiana niezależnych urządzeń nawigacyjnych zabudowanych na tablicy przyrządów, wyposażonych w złącza szybkorozłączne, z wyłączeniem systemów automatycznego sterowania lotem oraz z wyłączeniem SP dopuszczonych do lotów IFR
		Niezależne urządzenia rejestrujące – zabudowa i odczytywanie danych
51	Konstrukcja	Łaty z tkaniny – proste łaty rozciągające się nie więcej niż ponad jednym żebrzem, nie wymagające przeszycia żeber lub zdejmowania elementów konstrukcji lub powierzchni sterowych
		Powłoki ochronne – nanoszenie materiału lub powłok ochronnych w miejscach, gdzie nie jest konieczny demontaż żadnych podstawowych elementów konstrukcji lub systemów SP
		Powłoki lakiernicze – drobne odnowienie powłoki, które nie wymaga demontażu żadnych podstawowych elementów konstrukcji lub systemów SP. Obejmuje to nałożenie powłok lub cienkich folii sygnalizacyjnych, jak również znaków rozpoznawczych SP
		Owiewki – proste naprawy nienośnych owiewek oraz pokryw, które nie mają wpływu na zmianę ich geometrii
52	Drzwi i włazy	Demontaż i ponowny montaż drzwi

53	Kadłub	Tapicerka– drobne naprawy, które nie wymagają demontażu elementów nośnych konstrukcji lub systemów sterowania lub nie kolidują z układem sterowania SP
56	Okna	Okna boczne – wymiana, o ile nie jest konieczne nitowanie, klejenie, lub każdy inny specjalny proces technologiczny
61	Śmigło	Kołpak – demontaż i ponowny montaż
71	Zabudowa zespołu napędowego	Okapotowanie – demontaż i ponowny montaż nie wymagający zdjęcia śmigła, lub też rozłączenia połączeń układu sterowania
		Wlot powietrza – inspekcja oraz wymiana filtra powietrza
72	Silnik	Czujnik opłków – demontaż, sprawdzenie i ponowny montaż, pod warunkiem, że czujnik opłków jest samouszczelniający oraz nie jest układem połączonym z elektrycznym wskaźnikiem
73	Paliwo silnikowe	Siatki filtrujące lub elementy filtrujące, wymienne – czyszczenie lub wymiana
		Paliwo – mieszanie paliwa w odpowiedniej proporcji z olejem
74	Zapłon	Świece zapłonowe – demontaż, czyszczenie, regulacja szczeliny i ponowny montaż
75	Chłodzenie	Czynnik chłodzący – wymiana płynu chłodzącego
77	Przyrządy silnikowe	Przyrządy silnikowe – demontaż i wymiana samodzielnych wskaźników zabudowanych na tablicy przyrządów wyposażonych w szybko rozłączne podłączenia i nie opartych o metodę bezpośredniego pomiaru wielkości mierzonej
79	Układ smarowania	Siatki filtrujące lub wkłady filtrujące – czyszczenie lub wymiana
		Olej – wymiana albo uzupełnienie oleju silnikowego oraz płynów w przekładni napędowej

9.11. Zadania pilota – właściciela dla wiroplatów jednosilnikowych o MTOM nie większej niż 2730 kg

Rozdział specyfikacji ATA 2200	Zakres obsługi	Zadanie obsługowe
11	Oznakowanie	Oznakowania i nalepki informacyjne – montaż i wymiana oznakowania i nalepek wymaganych zgodnie z instrukcją użytkownika w locie albo inny równoważny dokument i instrukcję obsługi technicznej
12	Obsługa bieżąca	Uzupełnienie poziomu paliwa, oleju, płynu odladzającego oraz do spryskiwaczy wycieraczek Smarowanie – smarowanie takich części SP, które nie wymagają demontażu elementów innych niż nie przenoszące obciążeń mechanicznych, takich jak zaślepki, pokrywy i osłony
20	Czynności rutynowe	Kontrówki zabezpieczające – wymiana drutu kontrującego lub zawleczek zabezpieczających, z wyłączeniem umieszczonych na elementach sterowania silnikiem, przekładni i napędów sterów SP Proste nie przenoszące obciążeń połączenia – wymiana i regulacja, z wyłączeniem wymiany połączeń i zamocowań wymagających nitowania
21	Układ klimatyzacji	Wymiana elastycznych przewodów i kanałów dystrybucji powietrza
23	Łączność	Urządzenia łączności – demontaż i wymiana urządzeń samozabezpieczających się w tablicy przyrządów, wyposażonych w złącza szybko rozłączne, z wyłączeniem SP dopuszczonych do lotów IFR
24	Zasilanie w energię elektryczną	Akumulatory – wymiana i czynności obsługowe, z wyłączeniem akumulatorów Ni-Cd oraz z wyłączeniem SP dopuszczonych do lotów IFR Okablowanie – naprawa uszkodzonych połączeń zasilających niekrytyczne wyposażenie SP, z wyłączeniem okablowania zapłonu, głównych linii zasilania w energię elektryczną oraz zasilania wymaganego dla systemów łączności, układów nawigacyjnych, jak również podstawowych przyrządów lotniczych Przewody umasienia – wymiana uszkodzonych przewodów Bezpieczniki – wymiana bezpieczników na nowe o wymaganych prądach maksymalnych
25	Wypożyczenie	Pasy bezpieczeństwa – wymiana pasów bezpieczeństwa z wyłączeniem pasów połączonych z systemem poduszek bezpieczeństwa Fotele – wymiana foteli lub części foteli nie wymagająca demontażu podstawowych elementów nośnych konstrukcji SP lub układów sterowania oraz foteli załogi Demontaż i montaż awaryjnych pływaków pneumatycznych wyposażonych w złącza szybko rozłączne Przyrządy lub wyposażenie nie mające bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo operacji lotniczych, pod warunkiem możliwości wyposażenia deski przyrządów w niezależne szybkie mechanizmy odbezpieczenia i rozłączenia złącz elektrycznych Nadajnik ELT – demontaż i ponowny montaż
30	Ochrona przed deszczem i oblodzeniem	Wycieraczki – wymiana piór wycierających
31	Przyrządy	Tablica przyrządów – demontaż i ponowny montaż, pod warunkiem, że konstrukcja tablicy umożliwia wykorzystanie złącz

	pokładowe	szybko rozłącznych, z wyłączeniem SP dopuszczonych do lotów IFR	
		Instalacja ciśnienia statycznego – proste testy wskazań i szczelności instalacji, z wyłączeniem SP dopuszczonych do lotów IFR	
		Odwodnienie instalacji, odstożników i filtrów układu pomiaru ciśnienia statycznego, z wyłączeniem SP dopuszczonych do lotów IFR	
		Przyrządy pokładowe – sprawdzenie prawidłowości oznaczeń i odczytów zgodnych z warunkami zewnętrznymi	
32	Podwozie	Koła – demontaż, wymiana i obsługa, włączając wymianę łożysk kół oraz smarowanie	
		Płozy układu podwozia – wymiana płóz i nakładek ściernych płóz	
		Instalacja i demontaż płyt umożliwiających lądowanie na śniegu	
		Wymiana płynu hydraulicznego	
		Hamulce – wymiana zużytych okładzin hamulcowych	
33	Światła	Światła – wymiana wewnętrznych i zewnętrznych żarówek oświetlenia, wkładów, reflektorów oraz oszklenia zewnętrznego reflektorów	
34	Układy nawigacyjne	Oprogramowanie – aktualizacja baz danych oprogramowania nawigacyjnego zabudowanych na tablicy przyrządów, z wyłączeniem oprogramowania systemów automatycznego sterowania i transponderów	
		Układy nawigacyjne – demontaż i wymiana samodzielnie zabudowanych na tablicy przyrządów układów nawigacyjnych, wyposażonych w złącza szybko rozłączalne, z wyłączeniem systemów automatycznego sterowania oraz z wyłączeniem SP dopuszczonych do lotów IFR	
		Samodzielne urządzenia rejestrujące – zabudowa i odczytywanie danych	
51	Konstrukcja	Powłoki ochronne – nanoszenie materiału lub pokryć ochronnych w miejscach gdzie nie jest konieczny demontaż podstawowych nośnych elementów konstrukcji, czy też systemów wpływających na bezpieczeństwo użytkownika SP	
		Powłoki lakiernicze – drobne naprawy, które nie wymagają demontażu elementów nośnych konstrukcji lub układów sterowania, obejmujące naprawę powłok odblaskowych oraz cienkich folii oraz znaków rozpoznawczych statku powietrznego	
		Oslony – proste naprawy nienośnych osłon konstrukcji oraz pokryw nie mających wpływu na zmianę ich geometrii	
52	Drzwi	Demontaż i ponowny montaż drzwi	
53	Kadłub	Tapicerka – drobne naprawy, które nie wymagają demontażu elementów nośnych konstrukcji lub systemów sterowania lub nie kolidują z układem sterowania SP	Tak
56	Okna	Okna boczne – wymiana, o ile nie jest konieczne nitowanie, klejenie, lub każdy inny specjalny proces technologiczny	Tak
62	Wirnik główny	Demontaż albo montaż łopat wirnika głównego, który przystosowany jest do demontażu, w przypadku, gdy nie jest konieczne stosowanie narzędzi specjalnych, z wyłączeniem łopaty śmigielka ogonowego; ponowny montaż łopat ograniczony jest do łopat pierwotnie zdemontowanych i ich montażu na poprzedniej pozycji	Tak
63 65	Przekładnie	Czujnik opiółków – demontaż, sprawdzenie i ponowny montaż, pod warunkiem, że czujnik opiółków jest samouszczelniający oraz nie jest układem połączonym z elektrycznym wskaźnikiem	Tak
67	Układ	Demontaż i ponowny montaż układu sterowania skokiem	Tak

	sterowania.	cyklicznym i ogólnym oraz pedałów wolantu i pedałów sterowania, które umożliwiają poprzez swoją konstrukcję szybkie rozłączenie	
71	Zabudowa zespołu napędowego	Okapotowanie – demontaż i ponowny montaż	Tak
72	Silnik	Czujnik opiółków – demontaż, sprawdzenie i ponowny montaż, pod warunkiem, że czujnik opiółków jest samouszczelniający oraz nie jest układem połączonym z elektrycznym wskaźnikiem	Tak
79	Układ smarowania	Elementy filtrujące – wymiana, pod warunkiem, że są konstrukcji typu „wkręć” albo „wykręć”.	Tak
		Olej – wymiana albo uzupełnienie oleju silnikowego	Tak

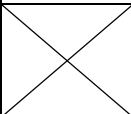
9.12. Zadania pilota – właściciela dla szybowców oraz szybowców z napędem.

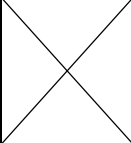
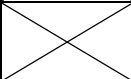
Użyte w tabeli skróty oznaczają:

- a) SP – szybowiec,
- b) SSPS – szybowiec z napędem dolotowym,
- c) SLPS/TM – szybowiec z napędem umożliwiającym samodzielny start albo motoszybowiec.

Rozdział specyfikacji ATA 2200	Zakres obsługi	Zadanie obsługowe	SP	SSPS	SLPS/TM
08	Ważenie	Ponowne wyznaczenie środka ciężkości, przy nieznacznych zmianach nie wymagających ponownego ważenia statku powietrznego	Tak	Tak	Tak
09	Holowanie	Zaczep holujący, ciągnio wyczezu – czyszczenie, smarowanie oraz wymiana cięgła, w tym niepewne połączenia wyczezu	Tak	Tak	Tak
		Lusterka – montaż, wymiana lusterek uszkodzonych	Tak	Tak	Tak
11	Oznakowanie	Oznakowania i nalepki informacyjne – montaż i wymiana oznakowania i nalepek wymaganych zgodnie z instrukcją użytkowania w locie albo inny równoważny dokument i instrukcję obsługi technicznej	Tak	Tak	Tak
12	Obsługa bieżąca	Smarowanie – smarowanie takich części statku powietrznego, które nie wymagają demontażu elementów innych niż nie przenoszące obciążeń mechanicznych, takich jak zaślepki, pokrywy i osłony	Tak	Tak	Tak
20	Czynności rutynowe	Kontrówki zabezpieczające – wymiana drutu kontrującego lub zawleczek zabezpieczających, z wyłączeniem umieszczonych na elementach sterowania silnikiem, przekładni i napędów sterów statku powietrznego	Tak	Tak	Tak
		Proste nie przenoszące obciążeń połączenia – wymiana i regulacja, z wyłączeniem wymiany połączeń i zamocowań wymagających nitowania	Tak	Tak	Tak
		Regulacja luzów – pomiar luzów w układzie sterowania oraz połączenia skrzydło kadłub, w tym drobne regulacje środkami przewidzianymi przez producenta	Tak	Tak	Tak
21	Układ klimatyzacji	Wymiana elastycznych przewodów i kanałów dystrybucji powietrza	Tak	Tak	Tak
23	Łączność	Urządzenia łączności – demontaż i montaż urządzeń samo-zabezpieczających się w tablicy	Tak	Tak	Tak

		przyszytych wyposażonych w złącza szybko rozłączne			
24	Zasilanie w energię elektryczną	Akumulatory oraz baterie słoneczne – wymiana i obsługa	Tak	Tak	Tak
		Okablowanie – montaż prostego okablowania do istniejącej instalacji elektrycznej w celu zasilania nieobowiązkowego wyposażenia elektrycznego takiego jak wariometry elektroniczne, komputery pokładowe z wyłączeniem urządzeń wymaganych do prowadzenia łączności radiowej, obowiązkowych systemów nawigacyjnych oraz okablowania silnika	Tak	Tak	Tak
		Okablowanie – naprawa uszkodzonych obwodów elektrycznych reflektorów lądowania oraz innego okablowania nieobowiązkowego, w tym wariometrów elektronicznych i nieobowiązkowych komputerów pokładowych (szybowcowe) z wyłączeniem okablowania instalacji zapłonowej silnika, podstawowych układów zasilania statku powietrznego w energię elektryczną oraz zasilania koniecznego do zasilania systemów łączności, obowiązkowych przyrządów nawigacyjnych i niezbędnych obowiązkowych przyrządów pilotażowych	Tak	Tak	Tak
		Przewody umasienia – wymiana uszkodzonych przewodów	Tak	Tak	Tak
		Przełączniki –naprawa układów dla nieobowiązkowego wyposażenia elektrycznego, w tym wariometrów elektronicznych, komputerów pokładowych z wyłączeniem okablowania zapłonu, podstawowych systemów zasilania w energię elektryczną, zasilania środków łączności, obowiązkowych przyrządów nawigacyjnych i podstawowych przyrządów pilotażowych	Tak	Tak	Tak
		Bezpieczniki – wymiana bezpieczników na nowe o wymaganych prądach maksymalnych	Tak	Tak	Tak
25	Wyposażenie	Pasy bezpieczeństwa – wymiana pasów oraz kompletnych uprząży bezpieczeństwa	Tak	Tak	Tak
		Fotele – wymiana foteli lub części	Tak	Tak	Tak

		foteli nie wymagająca demontażu podstawowych elementów nośnych konstrukcji statku powietrznego lub układów sterowania			
		Przyrządy lub wyposażenie nie mające bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo operacji lotniczych – wymiana pod warunkiem możliwości wyposażenia deski przyrządów w niezależne szybkie mechanizmy odbezpieczenia i rozłączenia złącz elektrycznych	Tak	Tak	Tak
		Demontaż i montaż nieobowiązkowego wyposażenia i przyrządów	Tak	Tak	Tak
		Osuszanie skrzydła, czyszczenie – obsługa, demontaż i ponowny montaż nie wymagający demontażu lub modyfikacji jakichkolwiek elementów podstawowej struktury nośnej statku powietrznego	Tak	Tak	Tak
		Punkty pomiaru ciśnienia statycznego – demontaż i ponowny montaż czujników energii całkowitej i ciśnienia statycznego wariometrów szybowcowych	Tak	Tak	Tak
		Instalacja tlenowa – wymiana przenośnych butli i elementów wyposażenia instalacji tlenowej, w oparciu o certyfikowane punkty zainstalowania, z wyłączeniem instalacji i butli zabudowanych na stałe	Tak	Tak	Tak
		Spadochron hamujący – montaż i obsługa	Tak	Tak	Tak
		Nadajnik ELT - w demontaż i ponowny montaż	Tak	Tak	Tak
26	Ochrona przeciwpożarowa	Ochrona przeciwpożarowa – wymiana czujników i wskaźników ostrzegających przed pożarem		Tak	Tak
27	Układ sterowania	Uszczelniacze szczelin – montaż i obsługa, o ile nie wymaga demontażu całkowitej powierzchni sterowej	Tak	Tak	Tak
		Układ sterowania – pomiar kątów wychylania powierzchni sterowych nie wymagających demontażu powierzchni nośnych	Tak	Tak	Tak
		Linki układu sterowania – prosta optyczna kontrola stanu linek	Tak	Tak	Tak
		Tłumik gazowy – wymiana gazowych tłumików w układzie sterowania hamulca aerodynamicznego	Tak	Tak	Tak

		Drażek sterowy i pedały drugiego pilota – demontaż i ponowny montaż, o ile konstrukcja umożliwia prace w oparciu o złącza szybko rozłączne	Tak	Tak	Tak
28	Instalacja paliwowa	Przewody paliwowe – wymiana prefabrykowanych zestawów naprawczych wyposażonych w złącza samouszczelniające		Tak	Nie
		Filtry paliwowe – czyszczenie lub wymiana		Tak	Tak
31	Przyrządy pokładowe	Tablica przyrządów – demontaż i montaż, pod warunkiem, że konstrukcja tablicy umożliwia wykorzystanie złącz szybko rozłącznych	Tak	Tak	Tak
		Instalacja ciśnienia statycznego – proste testy wskazań i szczelności instalacji	Tak	Tak	Tak
		Poduszki amortyzujące tablicy przyrządów – wymiana	Tak	Tak	Tak
		Odwodnienie instalacji, odstożników i filtrów układu pomiaru ciśnienia statycznego	Tak	Tak	Tak
		Przewody elastyczne – wymiana uszkodzonych przewodów	Tak	Tak	Tak
32	Podwozie	Koła – demontaż, wymiana i obsługa, włączając wymianę łożysk kół oraz smarowanie	Tak	Tak	Tak
		Obsługa – wymiana płynu hydraulicznego	Tak	Tak	Tak
		Amortyzatory hydro – pneumatyczne – wymiana oleju lub powietrza amortyzatora	Tak	Tak	Tak
		Oslony podwozia w położeniu zamkniętym – demontaż i ponowny montaż, w tym taśmy uruchamiające osłony	Tak	Tak	Tak
		Narty – wymiana podwozia kołowego na narty śniegowe	Tak	Tak	Tak
		Płozy – demontaż i ponowny montaż płóz: głównych, skrzydeł i ogonowej na kadłubie	Tak	Tak	Tak
		Oslona przeciwbłotna – demontaż i ponowny montaż	Tak	Tak	Tak
		Hamulce mechaniczne – regulacje prostych układów hamulcowych linkowych	Tak	Tak	Tak
		Hamulce – wymiana zużytych okładzin hamulcowych	Tak	Tak	Tak
		Sprężyny – wymiana zużytych i starych elementów elastycznych	Tak	Tak	Tak

		Wskaźnik wypuszczenia podwozia – demontaż i ponowny montaż systemu ostrzegania o nie wypuszczeniu podwozia	Tak	Tak	Tak
33	Światła	Światła – wymiana wewnętrznych i wewnętrznych żarówek oświetlenia, wkładów, reflektorów oraz oszklenia zewnętrznego reflektorów			Tak
34	Układy nawigacyjne	Oprogramowanie – aktualizacja baz danych oprogramowania nawigacyjnego zabudowanych na tablicy przyrządów, z wyłączeniem oprogramowania systemów automatycznego sterowania i transponderów, włączając oprogramowanie urządzeń nieobowiązkowych	Tak	Tak	Tak
		Układy nawigacyjne – demontaż i montaż samodzielnie zabudowanych na tablicy przyrządów układów nawigacyjnych, wyposażonych w złącza szybko rozłączalne, z wyłączeniem systemów automatycznego sterowania oraz wyposażenia, transponderów, układów sterowania podstawowego	Tak	Tak	Tak
		Samodzielne urządzenia rejestrujące – montaż i odczytywanie danych	Tak	Tak	Tak
51	Konstrukcja	Łaty z tkaniny – proste naprawy tkaniny poszycia nie większe niż obszar jednego żebra, nie wymagające napinania uźebrowania, lub też wymiany elementów konstrukcji statku powietrznego oraz układów sterowania	Tak	Tak	Tak
		Powłoki ochronne – nanoszenie materiału lub pokryć ochronnych w miejscach, gdzie nie jest konieczny demontaż podstawowych nośnych elementów konstrukcji oraz systemów wpływających na bezpieczeństwo użytkowania	Tak	Tak	Tak
		Powłoki lakiernicze – drobne naprawy, które nie wymagają demontażu elementów nośnych konstrukcji lub układów sterowania; dotyczy to powłok odblaskowych oraz cienkich folii i znaków rozpoznawczych statku powietrznego	Tak	Tak	Tak
		Oslony – proste naprawy nienośnych osłon konstrukcji oraz pokryw nie mających wpływu na zmianę ich geometrii	Tak	Tak	Tak

52	Drzwi	Demontaż i ponowny montaż drzwi	Tak	Tak	Tak
53	Kadłub	Tapicerka– drobne naprawy, które nie wymagają demontażu elementów nośnych konstrukcji lub systemów sterowania lub nie kolidują z układem sterowania statkiem powietrznym	Tak	Tak	Tak
56	Okna	Okna boczne – wymiana, o ile nie jest konieczne nitowanie, klejenie lub inny specjalny proces technologiczny	Tak	Tak	Tak
57	Skrzydła	Płozы końcówek skrzydeł – demontaż i montaż, obsługa dolnych powierzchni płóz lub kółek końcówek skrzydeł, w tym układu sprężyn	Tak	Tak	Tak
		Balast wodny – demontaż i montaż elastycznych zbiorników wody	Tak	Tak	Tak
		Turbulizatory i taśmy uszczelniające – demontaż i ponowny montaż zatwierdzonych uszczelnień i taśm turbulizujących przepływ	Tak	Tak	Tak
61	Śmigło	Kołpak śmigła – demontaż i montaż		Tak	Tak
71	Zabudowa zespołu napędowego	Demontaż i montaż zespołu napędowego włączając silnik i śmigło		Tak	Nie
		Okapotowanie silnika (maski) – demontaż i ponowny montaż nie wymagający układu sterowania silnikiem i śmigłem		Tak	Tak
		Wlot powietrza – inspekcja i wymiana filtra powietrza		Tak	Tak
72	Silnik	Czujnik opłków – demontaż, sprawdzenie i ponowny montaż, pod warunkiem, że czujnik opłków jest samouszczelniający oraz nie jest układem połączonym z elektrycznym wskaźnikiem		Tak	Tak
73	Paliwo silnikowe	Siatki filtrujące lub element filtrujący wymienne – czyszczenie lub wymiana		Tak	Tak
		Paliwo – mieszanie paliwa w odpowiedniej proporcji z olejem		Tak	Tak
74	Układ zapłonowy	Świece zapłonowe – demontaż, czyszczenie, regulacja szczeliny i ponowny montaż		Tak	Tak
75	Chłodzenie	Czynnik chłodzący – wymiana płynu chłodzącego		Tak	Tak
76	Układ sterowania silnikiem	Układ sterowania silnikiem – drobne regulacje układów nie związanych z bezpieczeństwem lotu, nie mających bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo lotu w każdej		Tak	Nie

		jego fazie			
77	Przyrządy silnikowe	Przyrządy silnikowe – demontaż i wymiana samodzielnych wskaźników, zabudowanych na tablicy przyrządów, wyposażonych w szybko rozłączne podłączenia i nie opartych o metodę bezpośredniego pomiaru wielkości mierzonej		Tak	Tak
79	Układ smarowania	Siatki filtrujące lub wkłady filtrujące – czyszczenie lub wymiana		Tak	Tak
		Olej – wymiana lub uzupełnienie oleju silnikowego oraz płynów w przekładni napędowej		Tak	Tak

9.13. Zadania pilota – właściciela dla balonów albo sterowców

Zakres obsługi	Sterowce na ogrzane powietrze	Balony na ogrzane powietrze	Balony gazowe
1. Powłoka			
1) naprawy tkaniny – z wyłączeniem kompletnych paneli (zgodnie z definicją oraz w zgodności instrukcją wydaną przez właściciela świadectwa typu) oraz napraw taśm przenoszących obciążenie	Tak	Tak	Nie
2) lina cumownicza dziobowa – wymiana	Tak		
3) Banery reklamowe – umieszczenie, wymiana lub naprawa, z wyłączeniem szycia	Tak	Tak	Tak
4) czujka temperatury topikowa (chorągiewka przegrzania) – wymiana	Tak	Tak	
5) czujnik temperatury oraz przewody do wskaźnika temperatury – wymiana	Tak	Tak	
6) lina korony czaszy – wymiana (gdy jest na stałe połączona do pierścienia korony czaszy)	No	Tak	
7) fartuch dolny powłoki – wymiana lub naprawa, w tym montaż	Tak	Tak	
2. Palnik			
1) palnik – czyszczenie i smarowanie	Tak	Tak	
2) zapłonniki piezoelektryczne – regulacja	Tak	Tak	
3) dysze palnika – czyszczenie i wymiana	Tak	Tak	
4) ograniczniki narożne ramy palników – wymiana lub ponowny montaż	Tak	Tak	
5) zawory palników – regulacja zaworów odcinających nie wymagająca narzędzi specjalnych lub narzędzi sprawdzających	Tak	Tak	
3. Kosz i gondola			
1) wytrimowanie kosza albo gondoli – naprawa lub wymiana	Tak	Tak	Tak
2) płozy kosza albo gondoli, w tym kółka – naprawa lub wymiana	Tak	Tak	Tak
3) uchwyty zewnętrzne lin – naprawa	Tak	Tak	Tak
4) wymiana pokryć siedzeń – tapicerki i pasów bezpieczeństwa	Tak	Tak	Tak
4. Butle gazowe			
zawór gazu płynnego – wymiana uszczelnień typu O – ring w części wylotowej	Tak	Tak	Nie
5. Przyrządy pokładowe oraz wyposażenie			
1) baterie – wymiana dla niezależnie zasilanych instrumentów i środków łączności	Tak	Tak	Tak
2) urządzenia radiokomunikacyjne i nawigacyjne, przyrządy lub wyposażenie – demontaż i wymiana urządzeń zabudowanych w niezależnej tablicy przyrządów, która umożliwia rozłączenie poprzez złącza szybko rozłączne	Tak	Tak	Tak
6. Silniki			

1) czyszczenie i smarowanie nie wymagające demontażu innego niż zdjęcie nie przenoszących obciążenia elementów takich jak pokrywy, osłony	Tak		
2) demontaż osłon i ponowny montaż nie wymagające demontażu śmigła	Tak		
3) filtry siatkowe paliwa i oleju lub innych elementów filtrujących, czyszczenie lub wymiana	Tak		
4) akumulatory – wymiana i obsługa (z wyłączeniem obsługi akumulatorów Ni-Cd)	Tak		
5) kołpak śmigła – demontaż i montaż w celach dokonania kontroli	Tak		
6) zespół napędowy – demontaż lub montaż zespołu napędowego włączając silnik i śmigło	Tak		
7) czujniki opłków silnika – demontaż, kontrola i wymiana	Tak		
8) świece zapłonowe – demontaż lub montaż oraz ustawienie szczeliny elektrod	Tak		
9) płyn chłodzący – wymiana	Tak		
10) sterowanie silnikiem – drobne regulacje układów sterowania lotem i silnikiem nie mających wpływu krytycznego na bezpieczeństwo lotu	Tak		
11) przyrządy silnikowe – demontaż i wymiana	Tak		
12) olej smarujący – wymiana, lub uzupełnienie poziomu oleju w silniku lub przekładni	Tak		
13) przewody paliwowe (elastyczne) – wymiana przewodów prefabrykowanych z samouszczelniającymi się połączeniami	Tak		
14) filtry powietrza (jeżeli zabudowane) – wybudowanie i wymiana	Tak		

9.14. Wzór CRS – Formularz nr 1 ULC

 Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego RZECZPOSPOLITA POLSKA		2. POŚWIADCZENIE PRODUKCJI / OBSŁUGI FORMULARZ Nr 1 ULC			3. Numer poświadczenia	
4. Nazwa i adres organizacji					5. Numer zamówienia / kontraktu / faktury	
6. Lp.	7. Opis	8. Numer części	9. Zastosowanie	10. Ilość	11. Nr serii / partii	12. Status / czynność
13. Uwagi:						
14. Poświadczam, że części podane powyżej zostały wyprodukowane zgodnie z: ☐ zatwierdzonymi danymi projektowymi i są w stanie zapewnić bezpieczne użytkowanie ☐ niezatwierdzonymi danymi projektowymi, o których mowa w polu 13				19. ☐ Poświadczenie, o którym mowa w rozdziale 8 rozporządzenia wydanego na podstawie art. 53c ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze ☐ Inny przepis, o którym mowa w polu 13 Poświadczam, że z wyjątkiem pkt 13, prace wymienione w polu 12 zostały wykonane zgodnie z wymaganiami przepisów wydanych na podstawie art. 53c ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze i części, których dotyczyły są zgodne do użytkowania.		
15. Podpis osoby uprawnionej		16. Nr zatwierdzenia organizacji		20. Podpis osoby uprawnionej		21. Nr zatwierdzenia organizacji
17. Imię i nazwisko		18. Data (dzień/miesiąc/rok)		22. Imię i nazwisko		23. Data (dzień/miesiąc/rok)
ODPOWIEDZIALNOŚĆ UŻYTKOWNIKA / OSOBY MONTUJĄCEJ Należy pamiętać, że istnienie niniejszego dokumentu nie stanowi upoważnienia do zamontowania podzespołu. Jeżeli użytkownik / montujący wykonuje czynności zgodnie z przepisami państwowego Nadzoru Lotniczego innego niż Nadzór Lotniczy wymieniony w polu 1 to istotne jest, aby użytkownik / montujący dopilnował, aby jego Nadzór Lotniczy zaakceptował podzespoły poświadczone zgodnie z upoważnieniem Nadzoru Lotniczego wymienionego w polu 1. Wpisy w polach 14 i 19 nie stanowią poświadczenia zamontowania. W każdym przypadku, zapisy o wykonanej obsłudze statku powietrznego zawierają poświadczenie zamontowania, wystawione przez użytkownika / osobę dokonującą montażu zgodnie z przepisami państwowymi, zanim statek powietrzny zostanie użyty do wykonania lotu.						

Formularz nr 1 ULC

Cel i zakres Formularza nr 1 ULC:

- poświadczenie zdolności do lotu nowych podzespołów oraz poświadczanie zdolności do lotu podzespołów, które zostały poddane obsłudze technicznej,
- wystawiający poświadczenie przechowuje je w sposób umożliwiający, za jego pośrednictwem, weryfikację danych podzespołu dla którego wydano poświadczenie,
- zatwierdzone dane projektowe podane w poświadczeniu, oznaczają dane zatwierdzone lub uznane przez Prezesa Urzędu,
- poświadczenie nie jest dokumentem dostawy ani listem przewozowym,
- poświadczenie nie służy do dopuszczania do eksploatacji statków powietrznych,
- poświadczenie nie stanowi zezwolenia na zabudowanie podzespołu w statku powietrznym, silniku lub śmigle, ale pozwala użytkownikowi na określenie jego statusu zatwierdzenia zdolności do lotu,
- nie wolno umieszczać podzespołów dopuszczonych po produkcji i podzespołów dopuszczonych po obsłudze w tym samym poświadczeniu.

Zasady ogólne dotyczące wystawiania Formularza nr 1 ULC:

1. poświadczenie jest zgodne ze wzorem, łącznie z numeracją pól w formularzu i rozmieszczeniem każdego pola,
2. rozmiar pola w formularzu może ulec zmianie w celu dostosowania go do konkretnego zastosowania, jednak tylko w takim stopniu, aby poświadczenie było w dalszym ciągu rozpoznawalne,
3. poświadczenie jest sporządzane w formacie poziomym, a całkowite wymiary poświadczenia mogą być znacznie powiększane lub pomniejszane, o ile poświadczenie pozostaje rozpoznawalne i czytelne,
4. oświadczenie o odpowiedzialności użytkownika lub osoby montującej podzespół można umieścić na drugiej stronie formularza,
5. formularz poświadczenia jest wydrukowany wcześniej albo wygenerowany komputerowo, lecz w każdym przypadku druk linii i znaków powinien być wyraźny i czytelny oraz zgodny z określonym formatem,
6. poświadczenie jest sporządzane w języku polskim lub może być sporządzone w języku angielskim oraz, w uzasadnionych przypadkach, w innym języku lub kilku innych językach,
7. dane wprowadzane do poświadczenia są pisane maszynowo, komputerowo albo ręcznie przy użyciu drukowanych liter,
8. skróty należy ograniczyć do minimum, w celu zwiększenia przejrzystości dokumentu,
9. miejsce na odwrotnej stronie poświadczenia może zostać użyte przez wystawiającego poświadczenie do umieszczenia dodatkowych informacji, lecz nie może zawierać żadnych oświadczeń istotnych dla poświadczenia, a informacja o wykorzystaniu odwrotnej strony poświadczenia znajduje się w polu 13,
10. wystawiający poświadczenie może wysyłać klientowi lub przechowywać dowolną ilość kopii poświadczenia.

Zasady dotyczące poprawiania błędów w Formularzu nr 1 ULC:

1. użytkownik, który stwierdzi błąd w poświadczeniu, zgłasza go na piśmie wystawiającemu poświadczenie, który wystawia nowe poświadczenie, jeżeli możliwe jest zweryfikowanie i skorygowanie stwierdzonego błędu,
2. poświadczenie, o którym mowa w lit. a, ma nadany nowy numer, datę oraz podpis wystawiającego poświadczenie,
3. wniosek o nowe poświadczenie, o którym mowa w lit. a może być przyjęty bez konieczności sprawdzenia stanu podzespołów, dla których zostało wydane poświadczenie,
4. poświadczenie, o którym mowa w lit. a nie stanowi oświadczenia o aktualnym stanie podzespołu i odnosi się do korygowanego poświadczenia, a w polu 12 wpisuje się oświadczenie o treści: „Niniejsze poświadczenie koryguje błędy w polach [...] poświadczenia numer [...] z dnia [...] oraz nie dotyczy zgodności, stanu lub dopuszczenia do obsługi”,
5. poświadczenie, o którym mowa w lit. a, przechowuje się razem z korygowanym poświadczeniem przez okres czasu przechowywania określony dla korygowanego poświadczenia.

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Przedmiotowy projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych zastępuje rozdział 8 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. poz. 2609), zwane dalej „rozporządzeniem Ministra Infrastruktury”. Podstawą do jego wydania jest nowe upoważnienie ustawowe zawarte w art. 53c ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...), zwanej dalej „ustawą Prawo lotnicze”.

Przedłożony projekt został sporządzony mając na uwadze także regulacje zawarte w obszernej nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze (projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustawy – UC 32) dostosowującej przepisy ustawy do przepisów Unii Europejskiej. Ze względu na obszerność przedłożonego projektu rozporządzenia zasadnym jest rozpoczęcie nad nim prac legislacyjnych, tak aby jej zakończenie było skorelowane z wejście w życie przepisów projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustawy (UC 32) procedowanego obecnie na etapie rządowym.

Podstawowym celem nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych jest nowe uregulowanie, z uwzględnieniem wymagań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (dalej „EASA”), kwestii związanych z:

- 1) obowiązkami użytkowników statków powietrznych oraz podmiotów wykonujących czynności w zakresie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, w tym zadaniami tych podmiotów;
- 2) wymaganiami dotyczącymi umowy o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych;
- 3) wymaganiami dotyczącymi programu obsługi technicznej statku powietrznego;
- 4) warunkami przeprowadzania modyfikacji i napraw;
- 5) rodzajami dokumentów potwierdzających zapewnianie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz sposobem ich prowadzenia;
- 6) standardami obsługi technicznej dotyczącymi danych obsługowych, wykonywania obsługi technicznej oraz usuwania albo odraczania usterek statku powietrznego;
- 7) sposobem wykonywania obsługi technicznej statków powietrznych, silników, śmigieł, części i akcesoriów;
- 8) klasyfikacją działalności wykonywanej przez jednostki obsługi technicznej i napraw oraz organizacje zarządzające ciągłą zdatnością do lotu i związanymi z tym obowiązkami tych podmiotów, w tym w zakresie wymagań dla personelu, prowadzonej dokumentacji;
- 9) sposobem prowadzenia poświadczenia obsługi statku powietrznego, w tym stosowanymi w tym zakresie dokumentami.

Wydanie rozporządzenia wynika z potrzeby doprecyzowania przepisów prawa krajowego w miejscach, w których pojawiały się wątpliwości organu i podmiotów je stosujących, uregulowania obszarów nieobjętych regulacją, a także z potrzeby uporządkowania przepisów wykonawczych, ponieważ obszar objęty regulacją wykracza poza obszar nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych, o której mowa w art. 157 ust. 1 ustawy, i delegację ustawową z art. 159 ust. 1 ustawy do określenia szczegółowych zasad dotyczących bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych i obowiązków użytkowników statków powietrznych w tym zakresie.

Jednocześnie, w celu ujednolicenia stosowanych reguł, w sytuacji gdy stosowane są rozwiązania UE w stosunku do statków objętych nadzorem EASA, planuje się wprowadzenie podobnych rozwiązań w zakresie statków powietrznych objętych regulacjami krajowym, gdyż uregulowania przewidziane w rozdziale 8 załącznika nr 2 do aktualnie obowiązującego rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych okazały się zbyt ogólne i niewystarczająco przystające do zmian wprowadzonych rozporządzeniem 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.).

Ponadto mając na uwadze wymagania EASA w zakresie utrzymania ciągłej zdatności statków powietrznych do lotu oraz uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, wydanie projektowanego rozporządzenia wynika również z potrzeby dostosowania przepisów prawa krajowego w zakresie ujednolicenia systemu nadzoru nad utrzymaniem ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych.

Rozporządzenie będzie miało zastosowanie:

- 1) do statków powietrznych tzw. konwencyjnych – tj. statków powietrznych, które posiadają certyfikat typu wydany przez Prezesa Urzędu zgodnie z Załącznikiem 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), takich jak An-2, Mi-2, PZL Kania;
- 2) do statków powietrznych importowanych z krajów trzecich spełniających wymagania dla statków powietrznych, o których mowa w załączniku nr 2 do rozporządzeniem 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 uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.), które posiadają certyfikat typu uznany przez Prezesa Urzędu zgodnie z Załącznikiem 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
- 3) do innych statków powietrznych, o których mowa w załączniku nr 2 do rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 albo art. 53c ustawy Prawo lotnicze w zakresie określonym w tych przepisach;
- 4) silników, śmigieł, części i akcesoriów zabudowanych na statkach powietrznych, o których mowa w pkt 1–2, oraz pkt 3 jeżeli wynika to z przepisów wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 albo art. 53c ustawy Prawo lotnicze;
- 5) Statków powietrznych EASA w zakresie nieuregulowanym przez EASA, a mianowicie w zakresie stosowania dopuszczalnych tolerancji interwałów wykonania zadań obsługi technicznej.
- 6) użytkowników statków powietrznych oraz podmiotów wykonujących czynności w zakresie ciągłej zdatności do lotu lub obsługi technicznej statków powietrznych.

Projektowana regulacja jest dostosowana do znowelizowanych przepisów Unii Europejskiej, w tym do:

- 1) rozporządzenia 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 uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.);

- 2) 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 (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.).

II. Obowiązujący stan prawny

Obecnie funkcjonujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury, w załączniku nr 2, reguluje szczegółowe zasady bezpieczeństwa eksploatacji i obowiązki użytkowników statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie ogólnym i usługowym, w tym obszar dotyczący zapewnienia ciągłej zdatności do lotu.

Aktualne przepisy należy dostosować do najnowszych wymagań Załącznika 6 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, z uwzględnieniem wymagań EASA w obszarach, gdzie nie mają bezpośredniego zastosowania przepisy prawa Unii Europejskiej.

Obszar dotyczący zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, regulowany w rozdziale 8 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury, wymaga rozszerzenia, a jednocześnie obszar objęty regulacją wykracza poza obszar nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych, o której mowa w art. 157 ust. 1 ustawy, i delegację ustawową z art. 159 ust. 1 ustawy do określenia szczegółowych zasad dotyczących bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych i obowiązków użytkowników statków powietrznych w tym zakresie.

III. Zakres regulacji

Projektowana regulacja, o której mowa w § 1 projektowanego rozporządzenia w sprawie zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, obejmuje niżej wykazane modyfikacje obowiązujących przepisów określonych w rozdziale 8 załącznika nr 2 do aktualnie obowiązującego rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych, określone w załączniku do projektowanego rozporządzenia:

- 1) W rozdziale 1 zdefiniowano używane w rozporządzeniu określenia oraz wyjaśniono znaczenie użytych w rozporządzeniu skrótów i oznaczeń.
- 2) W rozdziale 2 „Odpowiedzialność” w pkt 2.1 „Obowiązki użytkowników” doprecyzowano wymagania związane z sposobem zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych oraz ich obsługą techniczną w zależności od rodzaju statku powietrznego oraz rodzaju wykonywanych operacji. Zgodnie z nową regulacją, wzorowaną na rozwiązaniach przyjętych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1321/2014, zarządzanie i obsługa techniczna statków powietrznych oraz ich podzespołów, do których mają zastosowane przepisy krajowe, będzie mogła być wykonywana przez podmioty certyfikowane zgodnie z wymaganiami polskich przepisów ustanowionych projektowanym rozporządzeniem, a nie jak obecnie, dla samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MTOM) powyżej 5700 kg i dla śmigłowców wielosilnikowych oraz ich podzespołów przez organizacje zatwierdzone zgodnie z przepisami Part-145 (przepisy określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014). Nowe przepisy nie powodują obniżenia poziomu bezpieczeństwa ponieważ nowe przepisy zostały zaprojektowane z uwzględnieniem wymagań EASA w tym zakresie.
- 3) W rozdziale 2 w pkt 2.2 „Zgłaszanie zdarzeń”, mając na względzie wymagania EASA, rozszerzono obowiązek zgłaszania zdarzeń lotniczych, o zdarzenia które stanowią lub mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami taki obowiązek ma zastosowanie tylko w stosunku do zdarzeń, które poważnie zagrażają bezpieczeństwu lotu, co znaczenie zawęży możliwość oceny trendów i podejmowaniem działań zapobiegawczych.

Wskazano podstawę prawną zgłaszania zdarzeń i określono zasady zgłaszania zdarzeń,

o których mowa w art. 51 ust. 2 ustawy, co nie było uregulowane.

- 4) W rozdziale 2 wprowadzono pkt 2.3 „Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu”, który uwzględnia wymagania załącznika do projektowanego rozporządzenia oraz określa obowiązki stron w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
- 5) W rozdziale 3 „Ciągła zdatność do lotu statku powietrznego” w pkt 3.1 „Zadania zapewnienia ciągłej zdatności do lotu” usunięto przepis dotyczący obowiązku analizy skuteczności zatwierdzonego programu obsługi technicznej, który zgodnie z wymaganiami EASA dotyczy statków powietrznych wykorzystywanych w operacjach przewozu lotniczego przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, do których przepisy krajowe nie mają zastosowania.

Wprowadzono natomiast, mając na względzie wymagania EASA, zadanie dotyczące ustalenia zasad wprowadzania w życie nieobowiązkowych modyfikacji lub inspekcji w odniesieniu do wszystkich dużych samolotów.

- 6) W rozdziale 3 w pkt 3.2 „Program obsługi technicznej”, mając na względzie wymagania EASA, wprowadzono między innymi ułatwienia dotyczące zatwierdzania programów obsługi technicznej (POT) i ich zmian w drodze zatwierdzenia przez organizacje zarządzające zdatnością do lotu statku powietrznego (CAMO), dla którego wymagane jest zatwierdzenie POT.

Zatwierdzenie POT przez Prezesa Urzędu utrzymano jedynie w przypadku, gdy CAMO nie podlega nadzorowi Prezesa Urzędu (dotyczy statków powietrznych znajdujących się w polskim rejestrze ale zarządzanych przez CAMO zatwierdzone przez kompetentne władze innych państw)

Wprowadzono również ułatwienia polegające na określeniu, kiedy zatwierdzenie POT nie jest wymagane i jakie wymagania POT ma spełniać, określono wymagania dla tzw. minimalnego programu przeglądu.

Określono wymagania dla dodatkowych lub alternatywnych instrukcji opracowanych przez użytkownika statku powietrznego odpowiedzialnego za ciągłą zdatność do lotu lub CAMO, z wymaganiami których POT powinien być zgodny, jeżeli zostały opracowane.

- 7) W rozdziale 3 w pkt 3.3 „Dyrektywy zdatności” usunięto przepis, który nie ma umocowania w ustawie Prawo lotnicze, który daje Prezesowi Urzędu prawo do zmiany wymagań wynikających z dyrektywy, co można interpretować, że odbywa się to w drodze innej niż wydanie przez Prezesa Urzędu dyrektywy zdatności, bez określenia trybu postępowania w takim przypadku.
- 8) W rozdziale 3 w pkt 3.4 „Dane dotyczące modyfikacji i napraw” dookreślono sposób wykonywania modyfikacji i napraw i jednocześnie odstąpiono od obowiązujących wymagań, że mogą być wykonane tylko z wykorzystaniem danych zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu lub organizację projektującą zatwierdzoną zgodnie z Part-21 (załącznik do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.).
- 9) Usunięto przepisy dotyczące masy i wyważenia (pkt 8.2.5 obowiązujących przepisów), które zgodnie z mającymi zastosowanie wymaganiami EASA stanowią część przepisów operacyjnych i zostały pozostawione w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze.
- 10) W rozdziale 3 w pkt 3.5 „Dokumentacja ciągłej zdatności do lotu” doprecyzowano, kiedy pokładowy dziennik techniczny (PDT) jest wymagany i stanowi część wymaganej przepisami dokumentacji ciągłej zdatności do lotu, a w pkt 3.6 „Pokładowy dziennik techniczny” zawarto wymagania dotyczące PDT, które zostały przeniesione, z uwzględnieniem wymagań EASA, z przepisów określonych w rozdziale 10 obowiązujących przepisów wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze. Natomiast w pkt 3.7 „Przekazywanie dokumentacji ciągłej

zdadności do lotu” dostosowano przepisy do wprowadzonych w innych punktach zmian.

- 11) W rozdziale 4 „Standardy obsługi technicznej” dookreślono, mając na względzie wymagania EASA, w pkt 4.1 „Dane obsługowe”, jakie dane stanowią dane obsługowe, w pkt 4.2 „Wykonywanie obsługi technicznej”, wymagania dotyczące wykonywania obsługi technicznej, gdzie wprowadzono między innymi przepisy dotyczące przeprowadzania niezależnej kontroli, a w pkt 4.3 „Usterki statku powietrznego” sposób usuwania usterek statku powietrznego.
- 12) W rozdziale 5 „Podzespoły” dookreślono, mając na względzie wymagania EASA, przepisy dotyczące zabudowy (pkt 5.1, gdzie określono między innymi sposób sprawdzenia podzespołu przed jego zabudową) i obsługi technicznej podzespołów (5.2, gdzie między innymi określono sposób wykonywania obsługi podzespołu w zależności od zakresu zatwierdzenia jednostki obsługi technicznej i napraw – AMO), podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania (pkt 5.3, gdzie określono sposób użytkowania podzespołu oraz postępowanie po upływie tego okresu), nadzorowania podzespołów niezdatnych do użytkowania (pkt 5.4, gdzie określono między innymi warunki kwalifikacji podzespołu jako podzespołu, który nie nadaje się do naprawy). Ponadto usunięto przepisy, że podzespół musi być oznakowany zgodnie z Part-21, chyba, że zostało inaczej ustalone przez Prezesa Urzędu, gdzie nie określono uprawnień władczych Prezesa w tym zakresie.
- 13) W rozdziale 6 „Jednostka obsługi technicznej i napraw” wprowadzono, mając na względzie wymagania EASA, przepisy określające wymagania dla takiego podmiotu.

Określają one zakres zatwierdzenia AMO (pkt 6.1), system klas i kategorii stosowanych przy zatwierdzaniu AMO (pkt 6.2), zawartość instrukcji AMO określającej sposób spełnienia przez AMO wymagań mających zastosowanie przepisów (pkt 6.3), zaplecze AMO (pkt 6.4), wymagania dotyczące personelu AMO (pkt 6.5), wymagania dotyczące personelu poświadczającego wykonanie obsługi technicznej statku powietrznego lub podzespołu w imieniu AMO (pkt 6.6), wyposażenie i narzędzia wykorzystywane przez AMO do prowadzenia obsługi technicznej statków powietrznych i podzespołów (pkt 6.7), postępowanie AMO z podzespołami (pkt 6.8), stosowane przez AMO standardy obsługi technicznej (pkt 6.9), sposób uzgadniania wykonania obsługi technicznej pomiędzy AMO i podmiotem zlecającym jej wykonanie (pkt 6.10), poświadczanie wykonania obsługi technicznej statku powietrznego lub podzespołu (odpowiednio pkt 6.11 i 6.12), prowadzenie przez AMO dokumentacji obsługi technicznej (pkt 6.13), uprawnienia AMO (pkt 6.14), prowadzenie przeglądu organizacyjnego AMO w celu zapewnienia, że AMO spełnia wymagania przepisów (pkt 6.15), postępowania z niezgodnościami stwierdzonymi podczas kontroli Prezesa Urzędu (pkt 6.16), oraz sposób wprowadzania zmian w AMO (pkt 6.17).
- 14) W rozdziale 7 „Organizacje zarządzania ciągłą zdadnością do lotu” dookreślono, mając na względzie wymagania EASA, przepisy dotyczące CAMO.

Określają one zakres zatwierdzenia CAMO (pkt 7.1), zawartość instrukcji CAMO (przeniesiona z pkt 10.7 obowiązujących przepisów), określającej sposób spełnienia przez CAMO wymagań mających zastosowanie przepisów (pkt 7.2), zaplecze CAMO (pkt 7.3), wymagania dotyczące personelu CAMO (pkt 7.4), sposób zarządzania przez CAMO ciągłą zdadnością do lotu zarządzanych statków powietrznych i dokumentacją zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (odpowiednio pkt 7.5 i 7.6), uprawnienia CAMO (pkt 7.7), prowadzenie przeglądu organizacyjnego CAMO (który zastępuje system jakości, o którym mowa w pkt 8.5.10 obowiązujących przepisów) w celu zapewnienia, że CAMO spełnia wymagania przepisów (pkt 7.8), postępowania z niezgodnościami stwierdzonymi podczas kontroli Prezesa Urzędu (pkt 7.9), oraz sposób wprowadzania zmian w CAMO (pkt 7.10).

Usunięto przepisy dotyczące sposobu wnioskowania oraz klasyfikacji niezgodności (o których mowa w pkt 8.5.2 i 8.5.14 obowiązujących przepisów), które są regulowane w przepisach

certyfikacyjnych.

- 15) W rozdziale 8 „Poświadczanie obsługi” dookreślono, mając na względzie wymagania EASA, przepisy dotyczące sposobu poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego (pkt 8.1) lub podzespołu (pkt 8.2) oraz poświadczenie obsługi statku powietrznego przez pilota – właściciela (pkt 8.3).

Wprowadzono między innymi przepisy umożliwiające poświadczenie obsługi w przypadku niedającego się przewidzieć zatrzymania statku powietrznego na ziemi w miejscu, gdzie brak jest AMO lub brak jest personelu poświadczającego (pkt 8.1.3).

Określono wymagania dla ograniczonej obsługi technicznej wykonywanej przez pilota – właściciela (pkt 8.4).

- 16) W rozdziale 9 zawierającym tabele z danymi, o których mowa w rozdziałach 2–8, oraz określono wzór protokołu z wykonania standardowej zmiany / standardowej naprawy (SC/SR) – Formularz nr 123 ULC (pkt 9.3) i wzór formularza poświadczenia obsługi podzespołu Formularz nr 1 ULC (pkt 9.14).

W pkt 9.1 zdefiniowano dopuszczalne tolerancje interwałów wykonania zadań obsługi technicznej, co jest obszarem również nieuregulowanym przez EASA.

W pkt 9.2 zdefiniowano, wzorem EASA, zadania i szczegóły minimalnego programu przeglądu dla samolotu o MTOM nie większej niż 2730 kg, szybowca, motoszybowca albo balonu, o którym mowa w pkt 3.2 rozporządzenia.

W pkt 9.4 określono standardowy zakres zatwierdzenia AMO, w pkt 9.5 maksymalny dopuszczalny zakres zatwierdzenia dla AMO, która zatrudnia tylko jedną osobę, odpowiedzialną za planowanie i wykonanie całej obsługi technicznej, a w pkt 9.6 specyfikację ATA 2200 stosowaną do podzespołów w kategorii C, określonych w zakresie zatwierdzenia AMO.

Odpowiednio pkt 9.7 i 9.8 określają zawartość instrukcji AMO i charakterystyki CAMO, o których mowa w rozdziałach 6 i 7 rozporządzenia.

W pkt 9.9 określono złożone czynności obsługi technicznej, o których mowa w rozdziale 8, a w pkt 9.10–9.13 określono zadania ograniczonej obsługi technicznej wykonywanej przez pilota – właściciela, które stanowią reprezentatywny zakres ograniczonej obsługi technicznej przez pilota – właściciela, o której mowa w rozdziale 8 rozporządzenia.

IV. Wejście projektu rozporządzenia w życie

Zgodnie z § 3 rozporządzenie wejdzie w życie po upływnie 30 dni od dnia.

Ponieważ rozwiązania przewidziane w projekcie są związane ze zmianami ustawy – Prawo lotnicze, które zostaną wprowadzone do niej projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC 32), dla zachowania spójności systemu prawnego oraz biorąc pod uwagę postanowienia § 127 i 128 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz. U. z 2016 r. poz. 283), wyjście w życie przepisów niniejszego projektu rozporządzenia powinno być skorelowane z wejściem w życie cytowanego wskazanego powyżej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz projektu rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji wydanego na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze.

Wejście w życie projektowanych przepisów nie wpłynie na sposób zapewnienia ciągłej zdolności objętych wymaganiami rozporządzenia statków powietrznych, silników, śmigieł, części i akcesoriów oraz na użytkowników statków powietrznych, a także podmioty wykonujące czynności w zakresie

ciągłej zdadności do lotu lub obsługi technicznej statków powietrznych w taki sposób, aby zachodziła konieczność zastosowania dłuższego terminu *vacatio legis*.

V. Informacje związane z procedowaniem projektu

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej, w tym z:

- 1) rozporządzeniem 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 uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.);
- 2) rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności 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.);
- 3) rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającym przepisy wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdadności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.).

VI. Ocena wpływu regulacji na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców

Aktualizacja przepisów i nowe uregulowanie materii w zakresie zapewnienia ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych oraz bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych i obowiązków ich użytkowników, zapewnia odbiorcom klarowność i kompleksowość przepisów. Rozwiązania przewidziane w projekcie wpłyną na zwiększenie świadomości i poprawę bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, a także zapewnią podmiotom możliwości lepszej kalkulacji potencjalnych kosztów podejmowanej przez nich działalności.

Nowelizacja przepisów, mając na względzie wymagania EASA, wprowadza ułatwienia w zakresie przepisów lotniczych dla lotnictwa ogólnego, o których mowa w części III uzasadnienia – Zakres regulacji.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie w sprawie zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mib.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa:

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

1. Realizacja nowej delegacji ustawowej zawartej w art. 53c ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze, nakazującej określenie w drodze rozporządzenia wymagań dotyczących zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych.
2. Aktualizacja przepisów rozporządzenia z art. 159 ust.1 ustawy – Prawo lotnicze do wymagań przepisów unijnych i załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.) w zakresie przepisów operacyjno – lotniczych oraz wyeliminowania z treści rozporządzenia obszaru zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, który będzie uregulowany w nowym rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 53c ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze.
3. Opracowanie dla statków powietrznych nie objętych nadzorem EASA (statki pow. non-EASA), o których mowa w załączniku II do rozporządzenia 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 uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EEG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.), z wyłączeniem śmigłowców wykorzystywanych w przewozie lotniczym na podstawie przepisów JAR-OPS 3, które stanowią wymagania techniczne i procedury administracyjne wprowadzone do stosowania Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz europejskich wymagań w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2004 r. Nr 224, poz. 2282) i ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Prezesa ULC z dnia 10 sierpnia 2009 r. nr 7 poz. 137 – przepisów z zakresu zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych.
4. Rozporządzenie będzie miało również zastosowanie do statków powietrznych EASA w zakresie nieuregulowanym przez EASA, a mianowicie w zakresie stosowania dopuszczalnych tolerancji interwałów wykonania zadań obsługi technicznej.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowanym rozwiązaniem jest opracowanie i uchwalenie nowego rozporządzenia w sprawie zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, co pozwoli zapewnić spójność regulacji krajowych z regulacjami unijnymi i uzupełnić te obszary, które prawo unijne nie objęło swoją regulacją.

Rozporządzenie określa, w zakresie niezastrzeżonym dla Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA):

- 1) obowiązki użytkowników statków powietrznych oraz podmiotów wykonujących czynności w zakresie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, w tym zadania tych podmiotów;
- 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 oraz usuwania albo odraczania usterek statku powietrznego;

- 7) sposób wykonywania obsługi technicznej statków powietrznych, silników, śmigieł, części i akcesoriów;
- 8) klasyfikację działalności wykonywanej przez jednostki obsługi technicznej i napraw oraz organizacje zarządzające ciągłą zdolnością do lotu i związane z tym obowiązki tych podmiotów, w tym w zakresie wymagań dla personelu, prowadzonej dokumentacji;
- 9) sposób prowadzenia poświadczenia obsługi statku powietrznego, w tym stosowane w tym zakresie dokumenty.

Rozporządzenie w sprawie zapewnienia ciągłej zdolności do lotu statków powietrznych, w związku z dostosowaniem rozporządzenia do znowelizowanych przepisów Unii Europejskiej w obszarze zapewnienia ciągłej zdolności statków powietrznych do lotu umożliwi uwzględnienie wymagań EASA w zakresie ciągłej zdolności do lotu w przepisach krajowych, co skutkować będzie wprowadzeniem wzorem EASA ułatwień dla lotnictwa ogólnego i usług lotniczych bez naruszania zasad bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Oczekiwanym efektem jest jasność i spójność przepisów.

Istotnym elementem projektowanego rozporządzenia jest określenie krajowych wymagań dla jednostki obsługi technicznej i napraw, które nie były prawnie uregulowane.

Dla podmiotów, których dotyczy regulacja istotne jest określenie sposobu zapewnienia ciągłej zdolności do lotu. Efektem dla podmiotu będzie zmniejszenie wymagań w stosunku do wymagań obowiązujących w przewozie lotniczym oraz skrócenie czasu wymaganego do przygotowania wniosku przed jego złożeniem, który przed nowelizacją przepisów wymagał dodatkowych konsultacji dotyczących ich przygotowania.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak szerszych danych, kwestie te pozostawione zostały do uregulowania Państwom członkowskim na poziomie ich rozwiązań krajowych, które uwzględnią w możliwym zakresie cele i wymagania, o których mowa w rozporządzeniu nr 216/2008 i wynikają z przepisów załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	- zapewnienie spójności i klarowności przepisów, - aktualizacja przepisów krajowych i uregulowanie materii w zakresie zapewnienia ciągłej zdolności do lotu statków powietrznych,
Podmioty wykonujące operacje poszukiwawcze, ratownicze, przeciwpożarowych lub inne podobne rodzaje działalności wykonywane w zakresie usług lotniczych (AWC)	5 podmiotów	Dane własne organu (ULC)	- aktualizacja przepisów krajowych i uregulowanie materii w zakresie zapewnienia ciągłej zdolności do lotu statków powietrznych,
Podmioty wykonujące operacje lotnicze w zakresie usług lotniczych (AWC)	15 podmiotów	Dane własne organu (ULC)	- aktualizacja przepisów krajowych i uregulowanie materii w zakresie zapewnienia ciągłej zdolności do lotu statków powietrznych,
Podmioty posiadające krajowy certyfikat jednostki obsługi technicznej i napraw	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	- aktualizacja przepisów krajowych i uregulowanie materii w zakresie zapewnienia ciągłej zdolności do lotu statków powietrznych,
Podmioty posiadające krajowy certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdolnością do lotu	3 podmioty	Dane własne organu (ULC)	- aktualizacja przepisów krajowych i uregulowanie materii w zakresie zapewnienia ciągłej zdolności do lotu statków

			powietrznych,
Podmioty posiadające unijny certyfikat jednostki obsługi technicznej i napraw	107 podmiotów	Dane własne organu (ULC)	- aktualizacja przepisów krajowych i uregulowanie materii w zakresie zapewnienia ciągłej zdolności do lotu statków powietrznych,
Podmioty posiadające unijny certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdolnością do lotu	89 podmiotów	Dane własne organu (ULC)	- aktualizacja przepisów krajowych i uregulowanie materii w zakresie zapewnienia ciągłej zdolności do lotu statków powietrznych,
Właściciele statków powietrznych wykonujący operacje lotnictwa ogólnego	2327 podmiotów	Dane własne organu (ULC)	- określone zostały szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji dla tego obszaru

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zasadnicze konsultacje zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie pracy Rady Ministrów i obejmą operatorów wykonujących operacje specjalistyczne, podmioty posiadające krajowy certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu lub certyfikat unijny z zakresem zatwierdzenia krajowego, oraz podmioty posiadające krajowy certyfikat jednostki obsługi technicznej i napraw lub certyfikat unijny z zakresem zatwierdzenia krajowego.

Projekt w ramach konsultacji społecznych zostanie przedstawiony do zaopiniowania następującym podmiotom:

- 1) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 2) Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo;
- 3) Krajowe Towarzystwo Lotnicze „AOPA” Poland, ul. Gen. Kaliskiego 57 lok. 11, 01-476 Warszawa;
- 4) Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego EAA 991, ul. Mikołaja Kopernika 5, 33-300 Nowy Sącz;
- 5) General Aviation Sp. z o. o., ul. Gen. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 6) ZAKŁADY LOTNICZE Margański & Mysłowski S.A., ul. Górnicza 107, 43-502 Czechowice Dziedzice;
- 7) Allstar PZL Glider Sp. z o.o., ul. Cieszyńska 325, 43-300 Bielsko-Biała;
- 8) Henryk Mynarski, Zakład Szybowcowy „Jeżów”, ul. Długa 93, 58-521 Jeżów Sudecki;
- 9) Lotnicze Zakłady Produkcyjno –Naprawcze „Aero-Kros” Sp. z o.o., ul. Lotników 20, 38-400 Krosno;
- 10) AERO AT Sp. z o.o., ul. Cop 2, 39-300 Mielec;
- 11) Instytut Lotnictwa w Warszawie, al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 12) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
- 13) AT-P Aviation Sp. z o.o., ul. Jugosłowiańska 15/239, 03-984 Warszawa;
- 14) Politechnika Rzeszowska, Wydział Budowy Maszyn i Lotnictwa, Al. Powstańców Warszawy 8, 35-959 Rzeszów;
- 15) Politechnika Warszawska, Wydział Mechaniczny Energetyki i Lotnictwa, al. Niepodległości 222, 00-663 Warszawa;
- 16) Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych (ITWL), ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa;
- 17) Air Res Aviation Sp. z o.o., Lotnisko Jasionka, 36-002 Jasionka;
- 18) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego “PZL-Świdnik” S.A., al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik;
- 19) Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o.o., ul. Wojska Polskiego 3, 39-300 Mielec;
- 20) PZL Warszawa Okęcie S.A., al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 21) DRABPOL Sp. Jawna, P. Drabczyński i Wspólnik, ul. Akacjowa 24/26, 42-233 Mykanów k/Częstochow

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												0
budżet państwa												0
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												0
budżet państwa												0
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	Budżet Państwa
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wprowadzenie rozwiązań przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu nie zwiększy obciążeń finansowych w obszarze sektora finansów publicznych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Pozostaje bez wpływu, gdyż większość firm w tym obszarze to małe i bardzo małe przedsiębiorstwa						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie wpłynie na obniżenie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, a jednocześnie wprowadzi ułatwienia – m.in. w zakresie wprowadzonych ułatwień w stosunku do obowiązujących wymagań.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Doprecyzowanie przepisów ułatwi działalność przedsiębiorców i może skutkować obniżeniem cen usług co miałoby korzystny wpływ na zwiększenie ich dostępności dla obywateli oraz zmniejszenie obciążeń budżetowych dla gospodarstw domowych.						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wprowadzenie rozwiązań przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu nie zwiększy obciążeń finansowych w obszarze sektora finansów publicznych.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy

☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
Komentarz:	
9. Wpływ na rynek pracy	
Przedmiotowa regulacja w sposób bezpośredni, zasadniczo nie wpłynie modyfikująco na rynek pracy.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	proponowana regulacja nie wpłynie na obszary wskazane w pkt 10.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
W momencie wejścia w życie rozporządzenia.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Ocena efektów rozporządzenia następować będzie przy pomocy Krajowego Programu Bezpieczeństwa i zastosowania wskaźników poziomu bezpieczeństwa SPI (Safety Performance Indicator).	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Nie dotyczy.	

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego dla samolotów, którym przyznano zwolnienie od stosowania przepisów Unii Europejskiej oraz lotnisk użytku publicznego dla śmigłowców, o których mowa w przepisach Unii Europejskiej

Na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk użytku publicznego:

- 1) dla samolotów, którym przyznano zwolnienie, o którym mowa w art. 2 ust. 7 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 zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) 996/2010, (UE) nr 276/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 522/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212/1 z 22.08.2018 str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2018/1139/UE”;
- 2) dla śmigłowców, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE.

§ 2. 1. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) Załączniku 14 tom I – należy przez to rozumieć Załącznik 14 „Lotniska” tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾), ogłoszony w załączniku do obwieszczenia nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 czerwca 2018 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tomu I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 32) (w brzmieniu z dnia r.);
- 2) Załączniku 14 tom II – należy przez to rozumieć Załącznik 14 „Lotniska” tom II „Lotniska dla śmigłowców” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ogłoszony w załączniku do obwieszczenia nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 czerwca 2018 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tomu II do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 33) (w brzmieniu z dnia r.).

2. Kompetencje i obowiązki „właściwej władzy”, o której mowa w przepisach Załącznika 14 tom I lub Załącznika 14 tom II, wskazanych w niniejszym rozporządzeniu, pełni Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Rozdział 2

Lotniska dla samolotów

§ 3. Wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk dla samolotów, z zastrzeżeniem § 4–11, określają normy i zalecane metody postępowania Załącznika 14 tom I, zawarte w:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. 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.

- 1) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”, z wyłączeniem pkt 1.2.1, 1.2.2 i 1.4;
- 2) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska”, z wyłączeniem pkt 2.1.2, 2.1.3, 2.9.4, 2.9.10, 2.10 i 2.11;
- 3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne”, z wyłączeniem pkt 3.5.3 w zakresie możliwości zmniejszania długości strefy bezpieczeństwa końca drogi startowej (RESA) jeżeli został zainstalowany system zatrzymywania samolotów i pkt 3.5.4;
- 4) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji”, z wyłączeniem pkt 5.1.4, 5.2.2.2, 5.2.4.3, 5.3.1.2, 5.3.3, 5.3.5.2 lit. a, 5.3.7, 5.3.12.2, 5.3.12.4, 5.3.17.2, 5.3.30, 5.4.5, 5.5.2 i 5.5.6;
- 5) rozdziale 7 „Pomoce wzrokowe do oznakowania stref o ograniczonym użytkowaniu”;
- 6) rozdziale 8 „Systemy elektryczne”, z wyłączeniem pkt 8.3.1;
- 7) rozdziale 9 „Lotniskowe służby operacyjne, wyposażenie i instalacje”, z wyłączeniem pkt 9.1–9.7, 9.8.7 i 9.8.8;
- 8) rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska”, z wyłączeniem pkt 10.5.13;
- 9) dodatku 1 „Kolory naziemnych świateł lotniczych, oznakowania poziomego, znaków pionowych i tablic”;
- 10) dodatku 2 „Charakterystyki naziemnych świateł lotniczych”;
- 11) dodatku 3 „Oznakowanie poziome informacyjne i nakazu”;
- 12) dodatku 4 „Wymagania dotyczące projektowania znaków pionowych dla dróg kołowania”.

§ 4. 1. Dopuszcza się wykonywanie operacji lotniczych na lotnisku przez statki powietrzne, których liczba klasyfikacyjna statku powietrznego – ACN (*Aircraft classification number*) jest większa od liczby klasyfikacyjnej nawierzchni – PCN (*Pavement classification number*) ustalonej dla danej drogi startowej, pod warunkiem że w instrukcji operacyjnej lotniska zostaną określone metody i kryteria, o których mowa w rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” pkt 2.6.7 Załącznika 14 tom I, pozwalające na kontrolę użytkowania nawierzchni dla danego typu operacji.

2. Metody i kryteria, o których mowa w ust. 1, powinny być opracowane zgodnie z wymaganiami Sekcji 20 załącznika A do Załącznika 14 tom I.

3. Zarządzający lotniskiem dokumentuje wszelkie wyniki badań i pomiarów nośności nawierzchni sztucznych pola ruchu naziemnego, wykonywanych prac remontowych i konserwacyjnych oraz okresowych kontroli stanu nawierzchni.

§ 5. Minimalny współczynnik tarcia, o którym mowa w rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” pkt 2.9.7, w rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” pkt 3.1.23 i w rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” pkt 10.2.3 i 10.2.5 Załącznika 14 tom I, określa się zgodnie z tabelą zawartą w załączniku do rozporządzenia.

§ 6. 1. Wymagania określone w rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.1.4, 5.3.3 i 5.4.5 Załącznika 14 tom I stosuje się do lotnisk, na których nie jest zapewniana służba ruchu lotniczego.

2. Wiązka światła latarni lotniskowej, o której mowa w rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.3.3.7 i 5.3.3.11 Załącznika 14 tom I, w płaszczyźnie pionowej powinna zawierać się od kąta wzniesienia nie większego niż 1°, do kąta wzniesienia wystarczającego do prowadzenia statku powietrznego na maksymalnej wysokości, dla jakiej przewidziana jest dana latarnia.

§ 7. Wymagania określone w rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.3.17.2 Załącznika 14 tom I dotyczące świateł linii środkowej drogi kołowania mają zastosowanie do lotnisk, na których są wykonywane operacje lotnicze przy widzialności wzdłuż drogi startowej poniżej 550 m.

§ 8. Wymagania określone w rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.3.30 Załącznika 14 tom I stosuje się do lotnisk, na których zainstalowano światła stanu drogi startowej (RWSL).

§ 9. Wszystkie światła przeszkodowe na lotnisku, o których mowa w rozdziale 8 „Systemy elektryczne” pkt 8.1.10 lit. b Załącznika 14 tom I, zlokalizowane:

- 1) w pasie drogi startowej, w strefie bezpieczeństwa drogi startowej RESA, w obszarze zabezpieczenia wydłużonego startu,
 - 2) na przeszkodach lotniczych w zasięgu powierzchni: podejścia, wewnętrznej podejścia, przejściowej wewnętrznej, powierzchni nieudanego lądowania oraz powierzchni wznoszenia
- powinny mieć zapewnione rezerwowe źródło zasilania.

§ 10. 1. Wymagania określone w rozdziale 8 „Systemy elektryczne” pkt 8.3.1 Załącznika 14 tom I dotyczące systemu monitorowania sprawności systemów świetlnych mają zastosowanie do lotnisk, na których są wykonywane operacje lotnicze przy widzialności wzdłuż drogi startowej poniżej 550 m.

2. Minimalne poziomy niezawodności systemów świetlnych, o których mowa w rozdziale 8 „Systemy elektryczne” pkt 8.3.5 Załącznika 14 tom I, dla poszczególnych elementów tych systemów są określone w rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” pkt 10.5.7–10.5.11 Załącznika 14 tom I.

§ 11. Wymagania określone w rozdziale 9 „Lotniskowe służby operacyjne, wyposażenie i instalacje” pkt 9.12 Załącznika 14 tom I stosuje się do lotnisk, na których zainstalowano autonomiczny system ostrzegania o wtargnięciu na drogę startową (ARIWS).

Rozdział 3

Lotniska dla śmigłowców

§ 12. Wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk dla śmigłowców określają normy i zalecane metody postępowania określone w Załączniku 14 tom II w:

- 1) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”, z wyłączeniem pkt 1.2.1;
- 2) rozdziale 2 „Dane lotniska dla śmigłowców”;
- 3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne”;
- 4) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe”, z wyłączeniem pkt 5.3.12 i 5.3.13;
- 5) dodatku 1 „Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania dla przyrządowych lotnisk dla śmigłowców z podejściem nieprecyzyjnym i/lub precyzyjnym oraz odlotami według wskazań przyrządów”, z wyłączeniem pkt 4.

Rozdział 4

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 13. 1. Do postępowań o wydanie decyzji o wydanie, zmianę, przedłużenie albo wznowienie ważności certyfikatu dla lotniska użytku publicznego, któremu przyznano zwolnienie od stosowania przepisów Unii Europejskiej, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

2. W stosunku do lotnisk użytku publicznego, którym przyznano zwolnienie, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139/UE, przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, przepisów określonych w Załączniku 14 tom I, rozdział 3 pkt 3.1.13-3.1.20, 3.4.13-3.4.16, 3.5.9-3.5.11, 3.9.8-3.9.11, 3.11.5, 3.11.6, 3.13.4 i 3.13.5 nie stosuje się.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 13 sierpnia 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji (Dz. U. poz. 1661), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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

MINIMALNY WSPÓŁCZYNNIK TARCIA DLA NOWYCH I ISTNIEJĄCYCH
NAWIERZCHNI DRÓG STARTOWYCH

Urządzenie pomiarowe	Opona testowa		Prędkość pomiarowa (km/h)	Głębokość pomiarowa wody (mm)	Wartości projektowe dla nowej nawierzchni	Poziom planowania działań naprawczych	Minimalny poziom tarcia
	Typ	Ciśnienie (kPa)					
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Przyczepa Mu-meter	A	70	65	1.0	0.72	0.52	0.42
	A	70	95	1.0	0.66	0.38	0.26
Przyczepa Skiddometer	B	210	65	1.0	0.82	0.60	0.50
	B	210	95	1.0	0.74	0.47	0.34
Surface Friction Tester Vehicle	B	210	65	1.0	0.82	0.60	0.50
	B	210	95	1.0	0.74	0.47	0.34
Runway Friction Tester Vehicle	B	210	65	1.0	0.82	0.60	0.50
	B	210	95	1.0	0.74	0.54	0.41
TATRA Friction Tester Vehicle	B	210	65	1.0	0.76	0.57	0.48
	B	210	95	1.0	0.67	0.52	0.42
Przyczepa GripTester	C	140	65	1.0	0.74	0.53	0.43
	C	140	95	1.0	0.64	0.36	0.24

UZASADNIENIE

Wyjaśnienie potrzeby i celu nowelizowania rozporządzenia

Nowelizacja ustawy – Prawo lotnicze mająca na celu dostosowanie prawa krajowego do przepisów Unii Europejskiej, w tym do rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, pociąga za sobą konieczność nowelizacji niektórych przepisów wykonawczych do tej ustawy albo wydania nowych aktów prawnych.

W związku ze zmianą przepisów w art. 59a ust. 1 pkt 2 – a tym samym ze zmianą upoważnienia ustawowego zawartego w art. 59a ust. 5 musi zostać wydane nowe rozporządzenie na podstawie tego artykułu.

Zakres rozporządzenia, w odniesieniu do obecnie obowiązującego rozporządzenia wydanego na podstawie art. 59a ust. 5 zmienia się, gdyż zgodnie z przepisem w art. 59a ust. 1 pkt 2 znówelizowanej ustawy Prawo lotnicze, rozporządzenie ma określać wymagania techniczne i eksploatacyjne dla:

- 1) lotnisk dla samolotów, które uzyskały zwolnienie z konieczności stosowania wymagań UE;
- 2) lotnisk dla śmigłowców objętych wymaganiami UE.

Przedstawienie rzeczywistego (faktycznego) stanu w dziedzinie, która ma zostać uregulowana

Rozporządzenie 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 zmieniające 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 uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91, analogicznie do uchylonego rozporządzenia nr 216/2008/WE przewidują w art. 2 ust. 7 możliwość przyznania lotniskom zwolnień od stosowania przepisów UE. Tym samym istnieje potrzeba wskazania, w przypadku lotnisk dla samolotów, wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk, które objęte są wymaganiami UE ale w związku z przyznanym zwolnieniem nie muszą spełniać opisanych w przepisach UE wymagań. Inna sytuacja przedstawia się w odniesieniu do lotnisk dla śmigłowców. O ile w przypadku lotnisk dla samolotów wymagania określa rozporządzenie nr 139/2014/UE, to w przypadku lotnisk dla śmigłowców UE nie określiła jeszcze wymagań. Tym samym istnieje konieczność uregulowania takich wymagań na poziomie przepisów krajowych.

Niniejsze rozporządzenie wdraża do krajowego systemu prawnego większość wymagań Załącznika 14 tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” wydanie siódme z lipca 2016 r. obejmujące zmiany do 13A włącznie i zmianę 14, która wchodzi w życie w dniu 8 listopada 2018 oraz tom II „Lotniska dla śmigłowców” wydanie czwarte z lipca 2013 r. obejmujące zmiany do zmiany nr 8 włącznie, która wchodzi w życie w dniu 8 listopada 2018 r. Jeśli chodzi o zakres merytoryczny niniejszego rozporządzenia, to implementuje ono przede wszystkim wymagania Załącznika 14 ICAO dotyczące infrastruktury lotniskowej, tj.: dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych, wzrokowych pomocy nawigacyjnych i systemów zasilania oraz danych lotniczych podlegających publikacji w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP – Polska.

Wymóg implementacji Załącznika 14 ICAO wynika ze statusu prawnego załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Z analizy relacji załączników ICAO do przepisów krajowych, a w szczególności Konstytucji RP wynika, że nie może być do nich

zastosowany przepis art. 91 ust. 3 Konstytucji RP, stanowiący, iż jeżeli wynika to z ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską umowy konstytuującej organizację międzynarodową, prawo przez nią stanowione jest stosowane bezpośrednio, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami. Załączniki do Konwencji są bowiem pod względem charakteru prawnego uchwałami organizacji międzynarodowej. Z art. 37 Konwencji wynika zaś wyraźnie, że rolą uchwał ICAO jest „ujednolicanie” przepisów poszczególnych państw – stron Konwencji, nie zaś ich zastępowanie. Ponadto art. 38 Konwencji przewiduje wprost konieczność informowania ICAO o różnicach zachodzących pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką, a normami międzynarodowymi. W związku z tym, że wobec wyraźnego brzmienia i intencji art. 37 i 38 Konwencji, uchwały ICAO nie zawierają norm samowystarczalnych – warunkiem ich obowiązywania w krajowym porządku prawnym jest ich wdrożenie stosownym aktem prawa krajowego. W rozporządzeniu przyjęto technikę odsyłania do przepisów Załącznika 14 ICAO. Metoda odesłań została przyjęta przede wszystkim z uwagi na objętość Załącznika 14, który składa się z dwóch tomów liczących razem ponad 400 stron.

Wdrożenie Załącznika 14 ICAO rozporządzeniem krajowym wynika również z faktu, że składa się on z norm i zalecanych metod postępowania (*standards and recommended practices - SARPs*) oraz dodatkowych wskazówek merytorycznych. Normy mają charakter obowiązkowy, natomiast zalecenia i wskazówki merytoryczne nie są obowiązkowe, ale w większości przypadków ich wdrożenie jest konieczne dla zachowania spójności i wartości merytorycznej wdrażanych przepisów. Dlatego odwołanie się w niniejszym rozporządzeniu zarówno do norm, jak i zaleceń, „zrównuje” je i czyni przepisami powszechnie obowiązującymi z wyjątkiem tych, które są zasadne i które zostały w nim wyszczególnione.

Wskazanie różnic pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Jak wspomniano wyżej nowe rozporządzenie wydane na podstawie art. 59a ust. 5 będzie miało zastosowanie do lotnisk, które na wniosek zarządzającego lotniskiem złożony do Prezesa Urzędu Lotnictwo otrzymały zwolnienie od stosowania wymagań unijnych.

Aktualnie jest tylko jedno lotnisko w Polsce, które posiada odstępstwo wydane na podstawie art. 4 ust. 3b rozporządzenia nr 216/2008/WE (aktu poprzedzającego rozporządzenie nr 2018/1139/UE), tj. Port Lotniczy Radom-Sadków (EPRA). Certyfikat dla tego lotniska został wydany zgodnie z wymaganiami krajowymi określonymi m.in. w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 59a ust. 6⁴ ustawy (oraz z art. 83 ust. 1, art. 85 i art. 92 ust. 2 pkt 1 i 2 Ustawy). Zgodnie z art. 10 ustawy nowelizującej ustawę Prawo lotnicze, certyfikaty lotnisk wydane na podstawie art. 59a ust. 1 Ustawy, zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane. Po tym okresie lotnisko to będzie musiało złożyć wniosek do Prezesa Urzędu o wydanie certyfikatu potwierdzającego spełnianie wymagań przepisów, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 2 znowelizowanej Ustawy lub ubiegać się o wydanie certyfikatu unijnego.

W dotychczasowym stanie prawnym wymagania dotyczące ogrodzenia lotniska były uregulowane w § 11 ww. rozporządzenia z art. 59a ust. 5 ustawy. W nowelizowanej ustawie Prawo lotnicze, w części dotyczącej ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (Dział IX), wprowadzono nową delegację ustawową w art. 187a, która upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego wymagania, jakim powinno odpowiadać ogrodzenie dla lotniska, o którym mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 i 2, mając na uwadze ochronę lotnictwa cywilnego i ograniczenie możliwości dostępu zwierząt na teren lotniska. Dlatego w niniejszym rozporządzeniu nie ma już wymagań dla ogrodzenia lotniska. Dla zachowania ciągłości tych wymagań rozporządzenie to powinno wejść w życie jednocześnie z nowymi przepisami wydanymi na podstawie art. 187a Ustawy.

W związku z tym, że nowe rozporządzenie z art. 59a ust. 5, podobnie jak równolegle nowelizowane rozporządzenia: z art. 59a ust. 6 (dla lotnisk o ograniczonej certyfikacji) oraz z art. 59a ust. 7 (dla lotnisk użytku wyłącznego) opiera się na tej samej (najnowszej) wersji Załącznika 14 ICAO Tom I i II ogłoszonej w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Lotnictwa

⁴ Aktualnie jest to rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. z 2018 poz. 1210).

Cywilnego, należy dążyć do tego aby rozporządzenia te były procedowane równolegle i weszły w życie w tym samym czasie.

Przewidywane skutki prawne wejścia w życie rozporządzenia

Wejście w życie nowego rozporządzenia z art. 59a ust. 5 nie wnosi żadnych skutków prawnych ani obciążeń finansowych dla zarządzających lotniskami, ani dla innych podmiotów.

Aktualnie tylko jedno lotnisko podlega przepisom niniejszego rozporządzenia, tj. Port Lotniczy Radom-Sadków, który jak wspomniano wyżej posiada zwolnienie od stosowania przepisów unijnych oraz certyfikat wydany na podstawie m. in. przepisów wydanych na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze. Lotnisko Radom nie powinno mieć problemów z dostosowaniem się do projektowanych przepisów z art. 59a ust. 5 i ponosić dodatkowych nakładów finansowych. Lotnisko to planuje w przyszłości ubiegać się o certyfikat unijny i już od dawna spełnia najbardziej generujące koszty wymagania. Wymagania, które mogłyby generować duże koszty (dotyczące pochyleń podłużnych i poprzecznych nawierzchni drogi startowej) zostały wyłączone w przepisach przejściowych w § 13 ust. 1 projektu rozporządzenia. Podobne wyłączenie od stosowania tych wymagań było stosowane w przeszłości dla lotnisk certyfikowanych wg. przepisów krajowych z art. 59a ust. 5.

Jeśli chodzi o nowe wymagania merytoryczne wynikające ze zmiany nr 14 do Załącznika 14 ICAO Tom I to dotyczą one innego sposobu wyznaczania kodu referencyjnego lotniska oraz wdrożenia przez ICAO nowego dokumentu „Procedury służb żeglugi powietrznej – Zarządzanie informacjami lotniczym (PANS-AIM)” (Doc 10066) (*Procedures for Air Navigation Services – Aeronautical Information Management*). Zmiany te nie wymagają od zarządzających lotniskami żadnych nakładów finansowych.

Jak wspomniano wyżej posiadany certyfikat lotniska zachowuje ważność na okres, na jaki został wydany, więc zarządzający lotniskiem powinien mieć wystarczający czas na dostosowanie lotniska do nowych wymagań.

Przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnych przepisów

Nie dotyczy.

Udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej

Zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Ocena organu uprawnionego do opracowania projektu rozporządzenia (ULC), czy projekt ten podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych

Projekt nowego rozporządzenia z art. 59a ust. 5 nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Oświadczenie organu wnioskującego (ULC) co do zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej:

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego dla samolotów, którym przyznano zwolnienie od stosowania przepisów Unii Europejskiej oraz lotnisk użytku publicznego dla śmigłowców, o których mowa w przepisach Unii Europejskiej	Data sporządzenia 14.09.2018 r.		
Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury	Źródło: art. 59a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.)		
Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Sanu w MI	Nr w wykazie prac legislacyjnych MI		
Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (e-mail: Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)			
OCENA SKUTKÓW REGULACJI			
1. Jaki problem jest rozwiązywany?			
Wymóg legislacyjny – związany ze zmianą delegacji w art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze oraz nową delegacją w art. 187a tej ustawy.			
2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt			
Uchylenie dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 sierpnia 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji” (Dz. U. 2018 poz. 1661) wydanego na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze, oraz wydanie nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego dla samolotów, którym przyznano zwolnienie od stosowania przepisów Unii Europejskiej oraz lotnisk użytku publicznego dla śmigłowców, o których mowa w przepisach Unii Europejskiej”, a także wydanie nowego rozporządzenia na podstawie art. 187a ustawy – Prawo lotnicze, które będzie określało wymagania dotyczące ogrodzenia dla lotniska.			
3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?			
Obowiązek wdrożenia Załącznika 14 dotyczy wszystkich Państw Członkowskich ICAO. Przepisy te wdrażane są w różny sposób, w zależności od systemu prawnego obowiązującego w danym kraju.			
4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Ustawa – Prawo lotnicze	Bez zmian.
Lotniska użytku publicznego podlegające obowiązkowi certyfikacji, o których mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2018/1139. Lotniska dla śmigłowców o których mowa w przepisach	Obecnie tylko jedno lotnisko posiada odstępstwo z art. 4 ust. 3b rozporządzenia (WE) nr 216/2008, tj. Port	Rejestr lotnisk cywilnych i rejestr wydanych certyfikatów przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Bez zmian.

[illegible]

Wydatki ogółem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
budżet państwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
JST	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
Saldo ogółem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
budżet państwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
JST	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
Źródła finansowania	Nie dotyczy.										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe											
Skutki: Niniejsze rozporządzenie nie nakłada na zarządzających lotniskami dodatkowych obciążeń, natomiast w pewnym zakresie znosi istniejące wymogi (np.: usunięto wymagania dotyczące ogrodzenia w § 11).											
Czas w latach od wejścia w życie zmian				0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.									
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.									
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.									

Niemierzalne		Nie dotyczy.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Nie dotyczy.
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☒ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegółowo w odwrotnej tabeli zgodności).		☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
Komentarz: Nie dotyczy.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowana zmian rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne: nie dotyczy	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu		Nie dotyczy.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planuje się, aby nowe rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. konieczne jest, aby rozporządzenie wydawane na podstawie art. 187a ustawy – Prawo lotnicze weszło w życie w tym samym terminie, aby uniknąć luki prawnej w zakresie wymagań dotyczących ogrodzenia lotniska.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji

Na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa wymagania techniczne i eksploatacyjne w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji, o której mowa w art. 59a ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 2. 1. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) drodze startowej, drodze startowej nieprzypadkowej, drodze kołowania, polu wzlotów, polu ruchu naziemnego, przeszkodzie, progu, długościach deklarowanych, powierzchni podejścia i powierzchni wznoszenia – należy przyjmować ich znaczenie zgodnie z przepisami Załącznika 14 tom I;
- 2) drodze startowej bez nawierzchni sztucznej – należy przez to rozumieć drogę startową posiadającą jedną z nawierzchni naturalnych: darniową, darniową wzmocnioną, gruntową lub gruntową wzmocnioną;
- 3) nawierzchni sztucznej – należy przez to rozumieć nawierzchnię wykonaną z betonu cementowego, betonu asfaltowego, materiałów kompozytowych albo metalu;
- 4) obiekcie o konstrukcji łamliwej – należy przez to rozumieć obiekt, który po uderzeniu złamie się albo odkształci w sposób powodujący jak najmniejsze ryzyko uszkodzenia statku powietrznego;
- 5) strefie podejścia końcowego i startu (FATO), strefie przyziemienia i wznoszenia (TLOF) oraz długościach deklarowanych lotniska dla śmigłowców – należy przyjmować ich znaczenie zgodnie z przepisami Załącznika 14 tom II;
- 6) ustawie – należy przez to rozumieć ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 7) Załączniku 14 tom I – należy przez to rozumieć Załącznik 14 „Lotniska” tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾), ogłoszony w załączniku do obwieszczenia nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 czerwca 2018 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tomu I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 32) (w brzmieniu z dnia ...);
- 8) Załączniku 14 tom II – należy przez to rozumieć Załącznik 14 „Lotniska” tom II „Lotniska dla śmigłowców” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ogłoszony w załączniku do obwieszczenia nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 czerwca 2018 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tomu II do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 33) (w brzmieniu z dnia ...).

2. Kompetencje i obowiązki „właściwej władzy”, o której mowa w przepisach Załącznika 14 tom I lub Załącznika 14 tom II, wskazanych w niniejszym rozporządzeniu, pełni Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. 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.

Rozdział 2

Wymagania dla lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej

§ 3. 1. Dla lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej, wymagania techniczne i eksploatacyjne, z zastrzeżeniem § 4–10, określają normy i zalecane metody postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w:

- 1) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”, z wyłączeniem pkt 1.2.1, 1.2.2, 1.4 i 1.5.1;
- 2) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska”, z wyłączeniem pkt 2.1.2–2.1.7, 2.7.2, 2.9.4, 2.9.7, 2.9.9, 2.9.10, 2.11.2 i 2.11.4;
- 3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne”, z wyłączeniem pkt 3.1.16, 3.1.18, 3.1.23, 3.3, 3.4.13, 3.5.2, 3.5.4, 3.9–3.11, 3.12.1–3.12.4 i 3.13–3.15;
- 4) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji”, z wyłączeniem pkt 5.2.1.7, 5.2.1.8, 5.2.4.3, 5.2.5.2, 5.2.6.5, 5.2.8, 5.2.9, 5.2.10–5.2.10.9, 5.2.13, 5.2.14, 5.2.16, 5.2.17, 5.3.1.2, 5.3.2, 5.3.5.2 lit. a, 5.3.5.5, 5.3.5.7–5.3.5.23, 5.3.7.3, 5.3.12.2, 5.3.12.4, 5.3.15, 5.3.17–5.3.27, 5.3.29, 5.3.30, 5.4.1–5.4.3, 5.4.6, 5.5.2 i 5.5.5–5.5.8;
- 5) rozdziale 7 „Pomoce wzrokowe do oznakowania stref o ograniczonym użytkowaniu”;
- 6) rozdziale 8 „Systemy elektryczne”, z wyłączeniem pkt 8.1.4, 8.1.5, 8.1.8–8.11 i 8.3.3–8.3.5;
- 7) rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska”, z wyłączeniem pkt 10.2.3–10.2.7, 10.3.2, 10.4.5, 10.5.8, 10.5.9 i 10.5.13;
- 8) dodatku 1 „Kolory naziemnych świateł lotniczych, oznakowania poziomego, znaków pionowych i tablic”;
- 9) dodatku 2 „Charakterystyki naziemnych świateł lotniczych”;
- 10) dodatku 3 „Oznakowanie poziome informacyjne i nakazu”;
- 11) dodatku 4 „Wymagania dotyczące projektowania znaków pionowych dla dróg kołowania”;
- 12) dodatku 5 „Wymagania dotyczące jakości danych lotniczych”.

2. Na lotnisku dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej do obszarów bez nawierzchni sztucznej przeznaczonych do wykonywania operacji lotniczych stosuje się przepisy rozdziału 3.

§ 4. Wymagania Załącznika 14 tom I, o których mowa w:

- 1) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” pkt 2.7.2, rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” pkt 3.13 i 3.14, rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.2.13, 5.2.14, 5.3.24, 5.3.27, 5.4.1, 5.4.3 i 5.4.6, rozdziale 9 „Lotniskowe służby operacyjne, wyposażenie i instalacje” pkt 9.5 i w rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” pkt 10.3.3, mają zastosowanie do lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej posiadającego płytę postojową o nawierzchni sztucznej;
- 2) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” pkt 3.3 i w rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.2.9, 5.3.18.1 i 5.3.19, mają zastosowanie do lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej posiadającego płaszczyznę do zawracania o nawierzchni sztucznej;
- 3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” pkt 3.9–3.11, 3.12.2–3.12.4 rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.2.8, 5.2.10.1–5.2.10.7, 5.2.10.9, 5.2.16, 5.2.17, 5.3.15, 5.3.17, 5.3.18, 5.3.20, 5.3.21, 5.3.23, 5.3.27, 5.3.29, 5.4.1–5.4.3, 5.4.6, 5.5.5, 5.5.6 i w rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” pkt 10.2.7, 10.3.2, 10.5.8, 10.5.9, mają zastosowanie do lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej posiadającego drogę kołowania o nawierzchni sztucznej;
- 4) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” pkt 3.15 i w rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.3.22, mają zastosowanie do lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej posiadającego stanowisko do odladzania o nawierzchni sztucznej.

§ 5. Wymagania Załącznika 14 tom I, o których mowa w:

- 1) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” pkt 3.1.25,
 - 2) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.2.16, 5.2.17, 5.3.1.2, 5.3.2, 5.3.5.5, 5.3.23, 5.3.24, 5.3.27, 5.4.1–5.4.3 i 5.4.6,
 - 3) rozdziale 8 „Systemy elektryczne” pkt 8.1.10, 8.1.11 i 8.3.3–8.3.5,
 - 4) rozdziale 9 „Lotniskowe służby operacyjne, wyposażenie i instalacje” pkt 9.9
- mają zastosowanie do lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej, na którym są wykonywane loty handlowe.

§ 6. 1. W przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej o cyfrze kodu referencyjnego lotniska 1 albo 2, użytkowanego w nocy, które nie posiada systemu świateł podejścia do lądowania oraz przesuniętego progu drogi startowej stosuje się oświetlenie obejmujące światła krawędziowe drogi startowej, światła początku i końca drogi startowej oraz wskaźnika kierunku lądowania. Zastosowane światła mogą być stacjonarne lub przenośne.

2. Światła krawędziowe drogi startowej:

- 1) są światłami stałymi, koloru białego;
- 2) mają światłość nie mniejszą niż 35 kandel;
- 3) wysyłają wiązkę świetlną pod kątem co najmniej 15° nad poziomem drogi startowej;
- 4) są widoczne ze wszystkich kierunków niezbędnych do wykonywania operacji startu lub lądowania.

3. Światła początku drogi startowej:

- 1) są światłami stałymi, jednokierunkowymi, koloru zielonego;
- 2) mają światłość nie mniejszą niż 35 kandel;
- 3) wysyłają wiązkę świetlną pod kątem co najmniej 15° nad poziomem drogi startowej;
- 4) są widoczne od strony podejścia do drogi startowej.

4. Światła końca drogi startowej:

- 1) są światłami stałymi, jednokierunkowymi, koloru czerwonego;
- 2) mają światłość nie mniejszą niż 35 kandel;
- 3) wysyłają wiązkę świetlną pod kątem co najmniej 15° nad poziomem drogi startowej;
- 4) są widoczne od strony środka drogi startowej.

5. Jeżeli początek drogi startowej jest używany również jako koniec drogi startowej, oprawy świateł początku drogi startowej mogą być wykorzystane również jako oprawy świateł końca drogi startowej przy zastosowaniu odpowiednich filtrów barwnych.

6. Światła krawędziowe drogi startowej są rozmieszczane w odstępach nie większych niż 100 m wzdłuż bocznej granicy drogi startowej.

7. Światła początku oraz końca drogi startowej instaluje się w liczbie co najmniej sześciu lamp równomiernie rozmieszczonych pomiędzy rzędami świateł krawędziowych drogi startowej oraz symetrycznie względem jej linii środkowej, w dwóch grupach, w których światła są równo oddalone od siebie. Odległość między grupami świateł jest nie większa niż połowa odległości pomiędzy światłami krawędziowymi drogi startowej.

8. Schemat układu świateł drogi startowej o nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

9. Światła, o których mowa w ust. 1, instaluje się w odległości nie większej niż 0,5 m od wewnętrznej strony oznaczników granicy pola wzlotów.

10. W przypadku wykonywania lotów w porze nocnej na lotnisku dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej:

- 1) przynajmniej jeden wskaźnik kierunku wiatru jest oświetlony;
- 2) zainstalowane światła nie są zasłaniane przez oznaczniki i inne przedmioty lub przeszkody.

§ 7. 1. W przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej o cyfrze kodu referencyjnego lotniska 1 albo 2, użytkowanego w nocy, które nie posiada systemu świateł podejścia do lądowania oraz przesuniętego progu drogi startowej, lotnicze urządzenia naziemne zlokalizowane na lotnisku dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej mają system zasilania elektroenergetycznego.

2. W przypadku wystąpienia awarii systemu zasilania elektroenergetycznego lotniska, o którym mowa w ust. 1, zasilającego lotnicze urządzenia naziemne zlokalizowane na tym lotnisku, system ten nie może powodować wytwarzania błędnych i mylących informacji wzrokowych lub komunikatów dla załogi statku powietrznego przez te urządzenia.

3. Lotnisko, o którym mowa w ust. 1, wyposaża się w rezerwowe źródło zasilania z priorytetem dla urządzeń łączności.

§ 8. Urządzenia niezbędne do celów nawigacyjnych, znajdujące się w pasie drogi startowej lub w jego pobliżu, stanowiące przeszkodę:

- 1) umieszcza się jak najbliżej podłoża;
- 2) oznakowuje się zgodnie z wymaganiami dla oznakowania przeszkód;
- 3) są obiektami o konstrukcji łamliwej.

§ 9. Wiązka światła, o której mowa w rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.3.3.7 i 5.3.3.11 Załącznika 14 tom I, w płaszczyźnie pionowej powinna zawierać się od kąta wzniesienia nie większego niż 1°, do kąta wzniesienia wystarczającego dla prowadzenia statku powietrznego na maksymalnej wysokości, dla jakiej przewidziana jest dana latarnia.

§ 10. Lotnisko dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej zabezpiecza się przed dostępem nieuprawnionych osób i pojazdów oraz przed wtargnięciem na nie zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych.

Rozdział 3

Wymagania dla lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej

§ 11. 1. Na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej wyznacza się co najmniej jedną drogę startową.

2. W przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej mającego kilka dróg startowych, jako główną drogę startową wyznacza się drogę startową najdłuższą lub najczęściej używaną.

§ 12. 1. Kształt i wymiary pola wzlotów lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej uwzględniają kierunki dominujących wiatrów, topografię terenu w otoczeniu lotniska oraz rodzaje statków powietrznych wykonujących na tym lotnisku operacje lotnicze.

2. Na lotnisku dla samolotów z jedną drogą startową bez nawierzchni sztucznej granicami tej drogi startowej są granice pola wzlotów.

§ 13. Na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej mogą być stosowane nawierzchnie sztuczne na innych niż drogi startowe częściach pola ruchu naziemnego.

§ 14. 1. W przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej określa się wyłącznie cyfrę kodu referencyjnego lotniska.

2. Cyfra kodu referencyjnego lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej jest określana dla głównej drogi startowej.

§ 15. 1. Długość drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów zapewnia co najmniej:

- 1) bezpieczne wyhamowanie podczas lądowania statku powietrznego o dopuszczalnych największych wymiarach i największym ciężarze dla tego lotniska, aż do jego zatrzymania się, przy założeniu, że przelot nad początkiem drogi startowej następuje na wysokości co najmniej 10 m oraz nad obiektami budowlanymi lub naturalnymi występującymi w strefie powierzchni podejścia na wysokości co najmniej 15 m albo
- 2) przelot statku powietrznego przy wykonywaniu operacji startu nad końcem drogi startowej na wysokości co najmniej 10 m oraz na wysokości co najmniej 15 m nad obiektami budowlanymi lub naturalnymi występującymi w strefie powierzchni wznoszenia

– w zależności od tego, która z tych długości jest większa.

2. W przypadku wykonywania na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej lotu zespołu samolotu holującego i statku powietrznego holowanego długość drogi startowej odpowiada wymaganiom określonym w ust. 1 pkt 2.

§ 16. 1. Na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej wyznacza się długości deklarowane dla każdego kierunku drogi startowej.

2. Sposób wyznaczania długości deklarowanych, o których mowa w ust. 1, jest określony w sekcji 3 załącznika A do Załącznika 14 tom I.

3. Jeżeli na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej zostanie zastosowane zabezpieczenie wydłużonego startu lub zabezpieczenie przerwano startu, to długości deklarowane wyznacza się w sposób określony w sekcji 2 załącznika A do Załącznika 14 tom I.

§ 17. Szerokość drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów nie może być mniejsza niż:

- 1) 50 m – w przypadku lotniska o kodzie referencyjnym 1 i 2;
- 2) 80 m – w przypadku lotniska o kodzie referencyjnym 3 i 4.

§ 18. 1. Ukształtowanie podłużne drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów umożliwia widoczność dowolnego punktu znajdującego się na wysokości 2 m nad

powierzchnią drogi startowej z każdego innego punktu znajdującego się również na wysokości 2 m nad powierzchnią drogi startowej, z odległości równej co najmniej połowie długości tej drogi.

2. W przypadku krzyżujących się dróg startowych bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów możliwe jest uproszczenie granicy pola wzlotów poprzez łączenie czołowych krawędzi dróg startowych.

3. Zastosowanie uproszczenia, o którym mowa w ust. 2, wymaga przygotowania powiększonej w wyniku uproszczenia powierzchni pola wzlotów zgodnie z wymogami określonymi w § 22.

§ 19. 1. Nachylenie podłużne drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów obliczone poprzez podzielenie różnicy pomiędzy maksymalną i minimalną wysokością drogi startowej wzdłuż jej linii środkowej przez długość tej drogi startowej nie może przekraczać:

- 1) 2,5% – w przypadku lotniska o kodzie referencyjnym 1 i 2;
- 2) 1,5% – w przypadku lotniska o kodzie referencyjnym 3 i 4;
- 3) 18% – w przypadku lotniska położonego w obszarach górskich, pod warunkiem że nie jest ono wykorzystywane do lotów handlowych.

2. Miejscowe nachylenie podłużne drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów nie może przekraczać:

- 1) 3% – w przypadku lotniska o kodzie referencyjnym 1 i 2;
- 2) 2,5% – w przypadku lotniska o kodzie referencyjnym 3 i 4;
- 3) 20% – w przypadku lotniska położonego w obszarach górskich, pod warunkiem że nie jest ono wykorzystywane do lotów handlowych.

3. Zmiany nachylenia podłużnego drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów są łagodne, o minimalnym promieniu krzywizny:

- 1) 5000 m – w przypadku lotniska o kodzie referencyjnym 1 i 2;
- 2) 10000 m – w przypadku lotniska o kodzie referencyjnym 3 i 4.

4. Odległość między załamaniami sąsiednich prostych nachylenia podłużnego drogi startowej bez nawierzchni sztucznej wynosi nie mniej niż 40 m.

5. W przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej położonego w obszarach górskich, odległość między załamaniami sąsiednich prostych nachylenia podłużnego drogi startowej wynosi nie mniej niż 20 m, pod warunkiem że lotnisko nie jest wykorzystywane do lotów handlowych.

§ 20. 1. Nachylenie poprzeczne drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów nie może być większe niż:

- 1) 3% – w przypadku lotniska o kodzie referencyjnym 1 i 2;
- 2) 2,5% – w przypadku lotniska o kodzie referencyjnym 3 i 4.

2. Nachylenie, o którym mowa w ust. 1, nie może być mniejsze niż:

- 1) 1% – w przypadku określonym w ust. 4;
- 2) 0,5% – w przypadku określonym w ust. 5.

3. Zmiany nachylenia poprzecznego drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów są łagodne, z zastosowaniem krzywych o minimalnym promieniu 3000 m.

4. Profil poprzeczny drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów jest wypukły, dwukierunkowy symetryczny lub jednokierunkowy.

5. Dopuszcza się poziomy lub wklęsły profil poprzeczny drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów w przypadku występowania w jej strukturze gruntu gliniasto-piaszczystego z przewagą frakcji piaskowej zapewniającego przepuszczalność wody.

§ 21. 1. Ukształtowanie powierzchni drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów umożliwia szybkie odprowadzanie wód opadowych z nawierzchni. Przy kształtowaniu powierzchni tej drogi startowej uwzględnia się rzeźbę terenu, rodzaj gruntu, poziom wód gruntowych, a także skrzyżowanie z inną drogą startową.

2. Nawierzchnie pola ruchu naziemnego inne niż nawierzchnie drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów mają spadki uzależnione od rodzaju gruntu, zapewniające skuteczny odpływ wód opadowych.

3. Do odprowadzania wód opadowych stosuje się urządzenia wspomagające:

- 1) odprowadzanie wód opadowych z nawierzchni pola wzlotów;
- 2) przechwytywanie wody, która spływa na pole wzlotów z sąsiadujących terenów;
- 3) obniżanie poziomu wód gruntowych.

4. W przypadkach nadmiernego nawilgocenia gruntu, na całym obszarze lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej należy stosować drenowanie lub rowy melioracyjne zlokalizowane poza zabezpieczeniem pola wzlotów, które przechwytyują wodę z terenów położonych wyżej.

5. Urządzenia i obiekty, o których mowa w ust. 3 i 4, nie mogą stanowić przeszkody.

6. Na obszarze pola ruchu naziemnego nie mogą występować uszkodzenia, zanieczyszczenia, lokalne wzniesienia lub zagłębienia, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu wykonywanych operacji lotniczych.

§ 22. 1. Wytrzymałość nawierzchni pola wzlotów określa się na podstawie przyjętych obciążeń eksploatowanych statków powietrznych z uwzględnieniem tych obciążeń na jednostkę powierzchni i częstotliwości ich występowania.

2. Nawierzchnia darniowa pola wzlotów ma jednakową nośność na całej powierzchni oraz równomierny porost traw o mocnym i gęstym systemie korzeniowym i wysokości trawy nieprzekraczającej 15 cm.

3. Nawierzchnię darniową pola wzlotów zakłada się na gruncie o takiej wytrzymałości, aby odkształcenie pionowe nawierzchni podczas przejazdu koła statku powietrznego o największych wymiarach, największym ciężarze oraz ciśnieniu jednostkowym na badaną powierzchnię około 10 kG/cm² (1,0 MPa), wynosiło nie więcej niż 2 cm.

4. Nawierzchnia darniowa pola ruchu naziemnego, inna niż nawierzchnia pola wzlotów, jest tak zagęszczona, aby w czasie ruchu statków powietrznych nie powstawały koleiny głębsze niż 5 cm.

5. Nośność i wytrzymałość nawierzchni darniowej pola ruchu naziemnego, innej niż nawierzchnie pola wzlotów, na której znajdują się statki powietrzne z pracującymi silnikami, nie może być gorsza od nośności i wytrzymałości nawierzchni pola wzlotów.

6. Części pola ruchu naziemnego, inne niż nawierzchnie pola wzlotów, urządza się w taki sposób, aby kołowanie statków powietrznych z własnym napędem lub holowanych, odbywało się bez narażania innych statków powietrznych na uszkodzenia, z uwzględnieniem parametrów fizycznych i eksploatacyjnych statków powietrznych.

7. Dopuszcza się gruntową nawierzchnię pola wzlotów wykazującą wytrzymałość określoną w ust. 3, pod warunkiem że nawierzchnia ta będzie chroniła przed powstawaniem zastoisk wody, błota oraz pyłu, które mogłyby powodować uszkodzenia statku powietrznego.

8. Dopuszcza się stosowanie na drogach startowych wzmocnienia podłoża nawierzchni darniowej i gruntowej, również w części tych nawierzchni, w celu uzyskania zwiększonej jej wytrzymałości, pod warunkiem zachowania równości nawierzchni dróg startowych na całej ich powierzchni.

§ 23. 1. Granicę pola wzlotów oznacza się za pomocą oznaczników granicy pola wzlotów, które zapewnią jego identyfikację z kabiny statku powietrznego znajdującego się w powietrzu od momentu rozpoczęcia podejścia do lądowania lub na ziemi oraz wykonywanie operacji lotniczych bez możliwości niezamierzonego wykołowania poza granicę pola wzlotów.

2. Oznaczniki granicy pola wzlotów rozmieszcza się na granicy pola wzlotów lub na zewnątrz pola wzlotów w odległości do 3 m od jego granicy.

3. Oznaczniki granicy pola wzlotów rozmieszcza się w miarę możliwości w jednakowej odległości, nie większej niż 100 m od siebie.

4. W przypadku krzyżujących się dróg startowych na polu wzlotów oznaczniki granicy pola wzlotów rozmieszcza się również we wszystkich miejscach załamania granicy pola wzlotów.

5. Oznacznik granicy pola wzlotów jest:

- 1) przenośny;
- 2) obiektem o konstrukcji łamliwej;
- 3) koloru białego albo pomarańczowego albo jest kombinacją tych kolorów w celu zapewnienia jak największego kontrastu z tłem;
- 4) odblaskowy – w przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej obsługującego loty w porze nocnej.

6. Wzdłuż poprzecznej granicy drogi startowej lub przesuniętego progu rozmieszcza się co najmniej 2 oznaczniki granicy pola wzlotów.

7. W przypadku utrzymywania trawy o wysokości do 5 cm dopuszcza się rozmieszczenie na poziomie terenu oznaczników płaskich w kolorze białym lub innym zapewniającym jak największy kontrast z tłem, z tym, że wzdłuż poprzecznej granicy drogi startowej lub przesuniętego progu rozmieszcza się co najmniej 3 oznaczniki płaskie, w tym jeden w osi drogi startowej.

8. Kształt i wymiary oznaczników granicy pola wlotów i oznaczników płaskich określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 24. 1. W przypadku wyznaczenia na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej dróg kołowania bez nawierzchni sztucznej, drogi te oznacza się oznacznikami dla drogi kołowania bez nawierzchni sztucznej o parametrach określonych dla oznaczników granicy pola wlotów. Oznaczniki dla drogi kołowania bez nawierzchni sztucznej umieszcza się w odległości nie większej niż 3 m od krawędzi drogi kołowania bez nawierzchni sztucznej oraz w jednakowej odległości nie większej niż 80 m od siebie na prostych odcinkach drogi kołowania bez nawierzchni sztucznej i nie większej niż 50 m od siebie na łukach tej drogi kołowania.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, dopuszcza się zastosowanie zamiast oznaczników dla drogi kołowania bez nawierzchni sztucznej flag prostokątnych w kolorze niebieskim o wysokości do 0,7 m nad poziom podłoża i o wymiarach materiału flagi wynoszących co najmniej 0,5 m szerokości i 0,3 m wysokości. Flagi umieszcza się w odległości nie większej niż 3 m od krawędzi drogi kołowania i w jednakowej odległości nie większej niż 50 m od siebie, a na łukach drogi kołowania w odległości nie większej niż 20 m od siebie.

3. Oznacznik dla drogi kołowania bez nawierzchni sztucznej jest:

- 1) przenośny;
- 2) obiektem o konstrukcji łamliwej;
- 3) koloru niebieskiego;
- 4) odblaskowy – w przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej obsługującego loty w porze nocnej.

4. W przypadku utrzymywania trawy o wysokości do 5 cm dopuszcza się rozmieszczenie na poziomie terenu, wzdłuż dróg kołowania bez nawierzchni sztucznej, oznaczników płaskich w kolorze niebieskim, o kształcie i wymiarach określonych dla oznaczników płaskich, o których mowa w § 23 ust. 7.

5. W przypadku konieczności całkowitego lub częściowego wyłączenia z użytkowania drogi startowej bez nawierzchni sztucznej lub drogi kołowania bez nawierzchni sztucznej należy stosować normy i zalecane metody postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w rozdziale 7 „Pomoce wzrokowe do oznakowania stref o ograniczonym użytkowaniu”.

§ 25. 1. W przypadku wystąpienia opadów śniegu, jeżeli oznaczniki, o których mowa w § 23, są niewidoczne z kabiny statku powietrznego znajdującego się w powietrzu od momentu rozpoczęcia podejścia do lądowania lub na ziemi, stosuje się oznaczniki dla drogi startowej pokrytej śniegiem.

2. Dopuszcza się stosowanie oznaczników dla drogi startowej pokrytej śniegiem jedynie do oznaczenia granicy używanej części drogi startowej pokrytej śniegiem.

3. Oznaczniki dla drogi startowej pokrytej śniegiem rozmieszcza się wzdłuż boków drogi startowej pokrytej śniegiem, w odstępach nie większych niż 100 m od siebie, symetrycznie względem linii środkowej drogi startowej i w odległości poprzecznej od linii środkowej drogi startowej nie mniejszej niż 1,5 szerokości statku powietrznego w taki sposób, aby były widoczne z kabiny statku powietrznego znajdującego się w powietrzu od momentu rozpoczęcia podejścia do lądowania lub na ziemi.

4. Oznaczniki dla drogi startowej pokrytej śniegiem rozmieszcza się poprzecznie do drogi startowej pokrytej śniegiem dla wskazania progu i końca tej drogi.

5. Oznacznik dla drogi startowej pokrytej śniegiem:

- 1) jest przenośny;
- 2) jest dobrze widoczny;
- 3) jest obiektem o konstrukcji łamliwej;
- 4) ma kolor na przemian czarny i pomarańczowy;
- 5) jest umieszczony pionowo;
- 6) ma wysokość od 0,5 do 1,5 m i długość 3 m;
- 7) jest odblaskowy – w przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej obsługującego loty w porze nocnej.

6. Zapewnia się możliwość umocowania oznaczników dla drogi startowej pokrytej śniegiem na pokrywie śnieżnej lub w gruncie.

7. Kształt oznaczników dla drogi startowej pokrytej śniegiem odpowiada kształtowi oznaczników granicy pola wlotów, o których mowa w § 23 ust. 1.

§ 26. 1. Lotnisko dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej posiada co najmniej jeden wskaźnik kierunku wiatru.

2. Wskaźnik kierunku wiatru jest:

- 1) widoczny ze statku powietrznego znajdującego się na polu ruchu naziemnego lub będącego w locie z wysokości co najmniej 300 m;
- 2) oddalony od zawirowań powietrza wywołanych przez sąsiednie obiekty.

3. Wskaźnik kierunku wiatru jest wykonany z tkaniny i ma kształt ściętego stożka o długości co najmniej 3,6 m, którego średnica większej podstawy jest nie mniejsza niż 0,9 m, a średnica mniejszej podstawy jest nie mniejsza niż 0,3 m. Tkanina jest wykonana w kolorach: białym i czerwonym albo białym i pomarańczowym, ułożonych naprzemiennie.

4. Położenie wskaźnika kierunku wiatru na powierzchni terenu lotniska jest oznaczone okręgiem w postaci białego pasa o szerokości 1,2 m i o średnicy 15 m ze środkiem w miejscu usytuowania konstrukcji wsporczej wskaźnika.

5. W przypadku umieszczenia wskaźnika kierunku wiatru na obiekcie, w instrukcji operacyjnej lotniska należy wskazać dokładną lokalizację wskaźnika podając jego współrzędne geograficzne oraz lokalizację obiektu, na którym się on znajduje.

6. Kształt i wymiary wskaźnika kierunku wiatru określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 27. 1. Na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej poza granicą pola wzlotów, w celu zabezpieczenia statku powietrznego przed uszkodzeniem, zapewnia się obszar o szerokości pola wzlotów i długości określonej w ust. 2, zwany dalej „zabezpieczeniem pola wzlotów”.

2. Na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej odległości między granicą pola wzlotów a granicą zabezpieczenia pola wzlotów wynoszą:

- 1) na kierunkach startu i nieprzypadkowego podejścia do lądowania co najmniej:
 - a) 30 m – w przypadku lotniska o kodzie referencyjnym 1,
 - b) 60 m – w przypadku lotniska o kodzie referencyjnym 2–4;
- 2) na kierunkach startu i przypadkowego podejścia do lądowania co najmniej 60 m;
- 3) na innych kierunkach co najmniej:
 - a) 10 m – w przypadku lotniska o kodzie referencyjnym 1 i 2,
 - b) 15 m – w przypadku lotniska o kodzie referencyjnym 3 i 4.

3. Zabezpieczenie pola wzlotów ma powierzchnię wyrównaną o nachyleniu nieprzekraczającym 5%, bez nagłych różnic poziomów, zapewniającą ochronę statku powietrznego przed uszkodzeniem w przypadku jego wykołowania poza granicę pola wzlotów.

§ 28. 1. W przypadku użytkowania lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej w porze nocnej stosuje się oświetlenie obejmujące światła krawędziowe drogi startowej, światła początku i końca drogi startowej oraz wskaźnik kierunku lądowania. Zastosowane światła mogą być stacjonarne lub przenośne.

2. Do światel, o których mowa w ust. 1, stosuje się wymagania określone w § 6 ust. 2–10.

§ 29. Wymagania dotyczące zasilania lotniczych urządzeń naziemnych na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej określa § 7.

§ 30. Lotnisko dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej zabezpiecza się przed dostępem nieuprawnionych osób i pojazdów oraz przed wtargnięciem na nie zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych.

Rozdział 4

Wymagania dla lotniska dla śmigłowców

§ 31. Dla lotniska dla śmigłowców, wymagania techniczne i eksploatacyjne, z zastrzeżeniem § 32–36, określają normy i zalecane metody postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom II w:

- 1) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”, z wyłączeniem pkt 1.2.1 i 1.2.2;
- 2) rozdziale 2 „Dane lotniska dla śmigłowców”, z wyłączeniem pkt 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 i 2.4.3;
- 3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne pkt 3.3.12 i 3.4.14”;
- 4) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe”, z wyłączeniem pkt 5.3.12 i 5.3.13;
- 5) dodatku 1 „Wymagania dotyczące jakości danych lotniczych”;

- 6) dodatku 2 „Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania dla przyrządowych lotnisk dla śmigłowców z podejściem nieprecyzyjnym i/lub precyzyjnym oraz odlotami według wskazań przyrządów”, z wyłączeniem pkt 4.

§ 32. 1. Parametry techniczne lotniska dla śmigłowców uwzględniają parametry śmigłowców o największych wymiarach i największym ciężarze, dla których lotnisko to jest przeznaczone.

2. Nawierzchnie na lotnisku dla śmigłowców uwzględniają obciążenia pochodzące od eksploatowanych śmigłowców i są odporne na podmuchy z wirników śmigłowca.

§ 33. Schemat długości deklarowanych na lotnisku dla śmigłowców określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 34. W przypadku lotniska wyniesionego dla śmigłowców, gdy strefa podejścia końcowego i startu (FATO) pokrywa się ze strefą przyziemienia i wznoszenia (TLOF), parametry strefy podejścia końcowego i startu (FATO) przyjmuje się jak dla strefy przyziemienia i wznoszenia (TLOF).

§ 35. Na powierzchni strefy podejścia końcowego i startu (FATO) na lotnisku dla śmigłowców nie mogą występować uszkodzenia i zanieczyszczenia, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu operacji lotniczych.

§ 36. Lotnisko dla śmigłowców zabezpiecza się przed dostępem nieuprawnionych osób i pojazdów oraz przed wtargnięciem na nie zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych.

Rozdział 5

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 37. Do postępowań o wydanie decyzji o ograniczonej certyfikacji, wydanie, zmianę, przedłużenie albo wznowienie ważności certyfikatu dla lotniska użytku publicznego, dla którego została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji, o którym mowa w art. 59a ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089 oraz z 2018 r. poz. 138 i 650), wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 38. Wymagania techniczne i eksploatacyjne zawarte w normach i zalecanych metodach postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w:

- 1) rozdziale 1 „Wymagania ogólne” pkt 1.7,
- 2) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” pkt 2.6.6 lit. c,
- 3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” pkt 3.1.24, 3.1.25, 3.4.12 i 3.5.3,
- 4) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.3.14,
- 5) dodatku 1 „Kolory naziemnych świateł lotniczych, oznakowania poziomego, znaków pionowych i tablic” pkt 2.3 i 2.4

– zostaną wdrożone na lotniskach wpisanych do rejestru lotnisk przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia nie później niż do dnia 31 grudnia 2020 r.

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

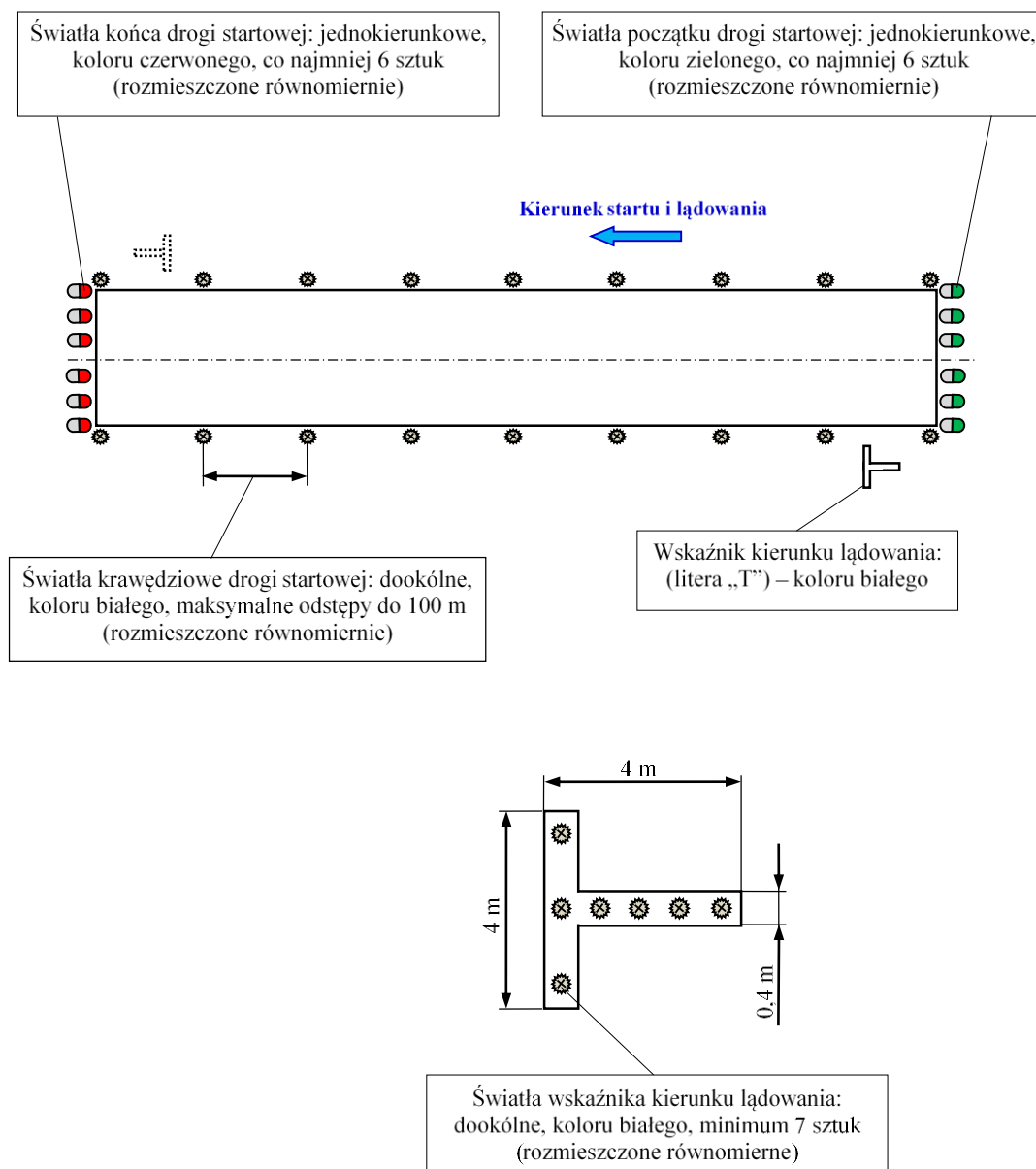
MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. poz.), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

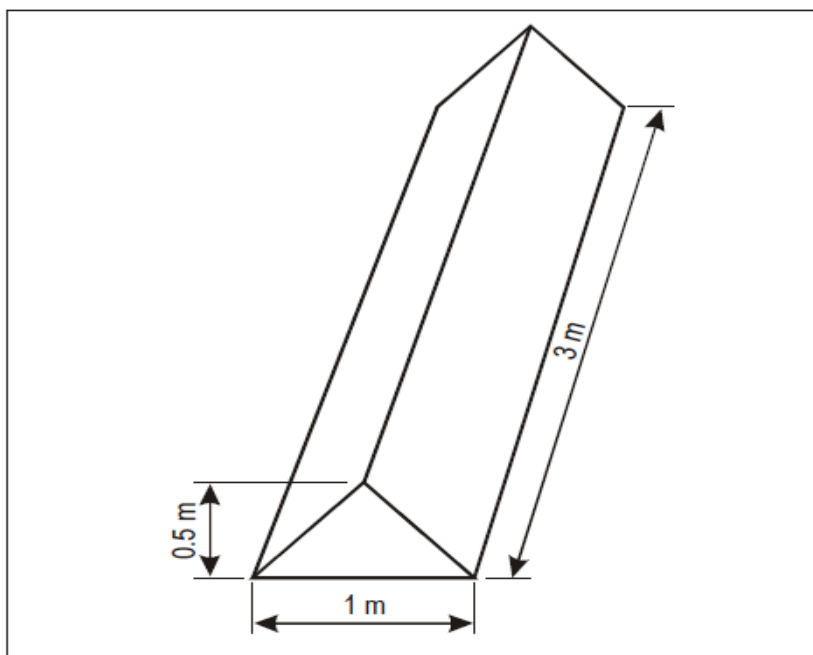
Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

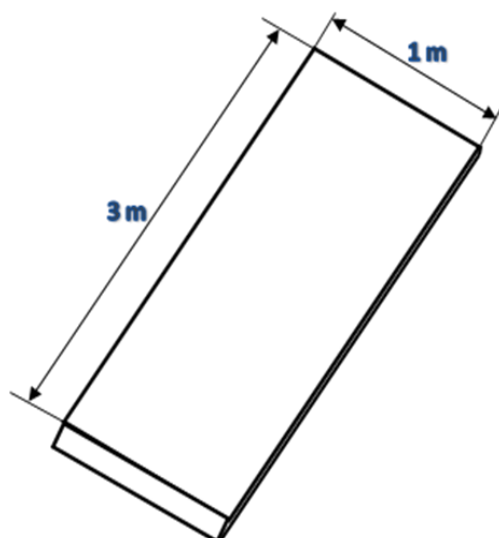
SCHEMAT UKŁADU ŚWIATEL DROGI STARTOWEJ O NAWIERZCHNI SZTUCZCZNEJ NA
LOTNISKU DLA SAMOLOTÓW



KSZTAŁT I WYMIARY OZNACZNIKÓW GRANICY POŁA WZLOTÓW I
OZNACZNIKÓW PŁASKICH



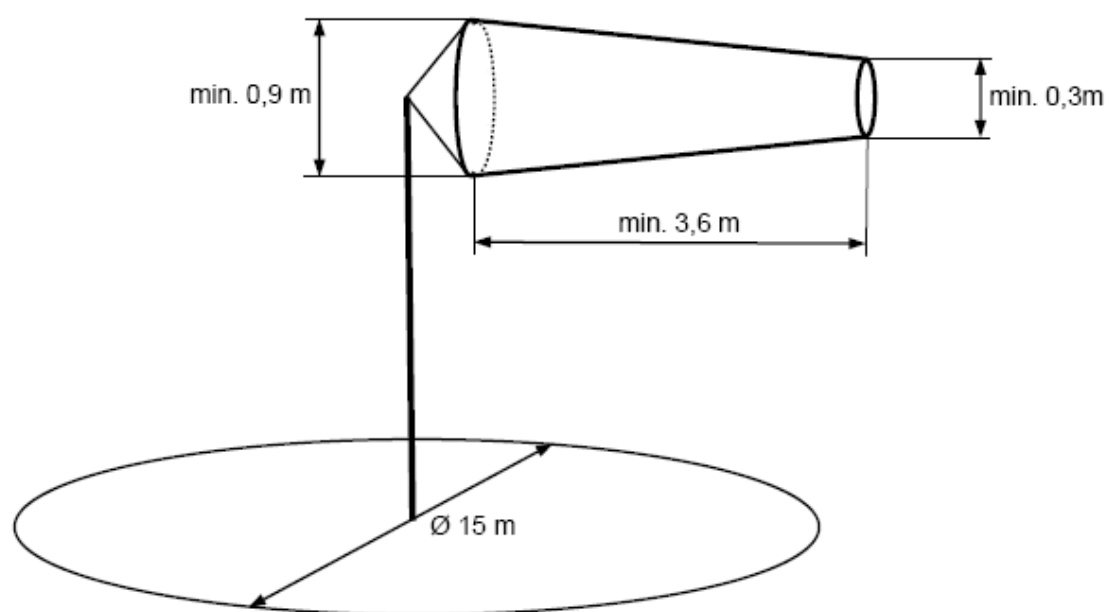
Oznacznik granicy pola wzlotów



Oznacznik płaski

Załącznik nr 3

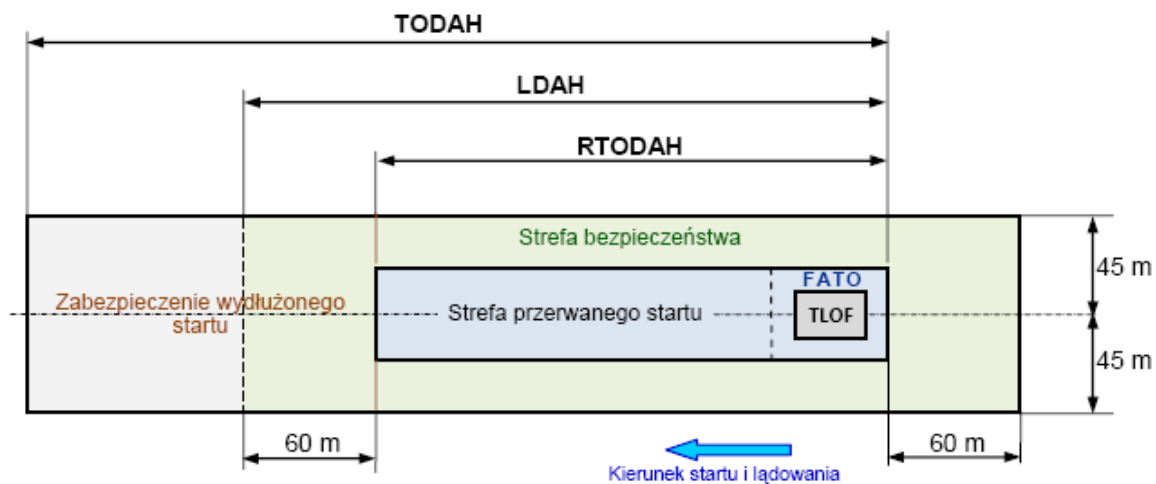
KSZTAŁT I WYMIARY WSKAŹNIKA KIERUNKU WIATRU



Wskaźnik kierunku wiatru

Załącznik nr 4

SCHEMAT DŁUGOŚCI DEKLAROWANYCH NA LOTNISKU DLA ŚMIGŁOWCÓW



FATO – (*Final approach and take - off area*) Strefa podejścia końcowego i startu

TLOF – (*Touchdown and lift-off area*) Strefa przyziemienia i wznoszenia

TODAH – (*Take-off distance available*) Rozporządzalna długość startu dla śmigłowca

RTODAH – (*Rejected take-off distance available*) Rozporządzalna długość przerwanej startu dla śmigłowca

LDAH – (*Landing distance available*) Rozporządzalna długość lądowania dla śmigłowca

UZASADNIENIE

Wyjaśnienie potrzeby i celu nowelizowania rozporządzenia

Wydane na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. poz. ...), powinno zostać zmienione w związku z koniecznością wdrożenia do krajowego systemu prawnego, nowych norm i zalecanych metod postępowania wprowadzonych w ostatnim czasie przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) do Załącznika 14 „Lotniska” (Tom I i II) do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., zwanego dalej „Załącznikiem 14” oraz ze względu na zmianę upoważnienia w art. 59a ust. 6.

Lotniska, dla których Prezes Urzędu wydaje decyzję o ograniczonej certyfikacji, co do zasady nie podlegają wymaganiom międzynarodowym, w tym wymaganiom określonym przez ICAO, ani też przepisom prawa Unii Europejskiej dla lotnisk. Wymagania dla tych lotnisk określone w niniejszym rozporządzeniu zostały jednak oparte na wieloletnich doświadczeniach międzynarodowych w zakresie projektowania i eksploatacji lotnisk określonych w Załączniku 14.

Ze względu na otrzymywane uwagi od zarządzających lotniskami o ograniczonej certyfikacji (bez nawierzchni sztucznej) oraz od użytkowników tych lotnisk, w proponowanych przepisach rozporządzenia uszczegółowiono lub dodano wymagania dla niektórych elementów infrastruktury lotniska, szczególnie w zakresie dróg kołowania i wskaźników kierunku wiatru.

Przedstawienie rzeczywistego (faktycznego) stanu w dziedzinie, która ma zostać uregulowana

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji dotyczy lotnisk użytku publicznego, które nie podlegają obowiązkowi certyfikacji zgodnie z wymaganiami UE. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie odnosi się do niżej wymienionych wersji Załącznika 14:

- Tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” wydanie siódme z 2016 r. (obejmujące zmiany od 1 do 13A włącznie), ogłoszone w obwieszczenia nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 czerwca 2018 r. (Dz. Urz. ULC poz. 32);
- Tom II „Lotniska dla śmigłowców” wydanie czwarte z 2013 r. (obejmujące zmiany od 1 do 7 włącznie), ogłoszone w obwieszczeniu nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 112 czerwca 2018 r. (Dz. Urz. ULC poz. 33).

Zakres regulacji

Biorąc pod uwagę, iż wytyczne zawarte w delegacji do wydania rozporządzenia wskazują, że wymagania dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji mają być uzależnione od typu i charakterystyk lotniska oraz rodzaju ruchu lotniczego - projekt rozporządzenia określa osobno wymagania dla lotnisk posiadających drogę startową o nawierzchni sztucznej, lotnisk z drogą startową bez nawierzchni sztucznej (o nawierzchni naturalnej) oraz lotnisk dla śmigłowców. Ze względu na rodzaj wykonywania operacji lotniczych rozróżniono wymagania dla lotnisk eksploatowanych tylko w dzień oraz dla lotnisk wykorzystywanych także w nocy. Zastosowano również szczególne wymagania dla lotnisk, na których wykonywane są loty handlowe. Projektowane rozporządzenie posługuje się technicznym podziałem lotnisk ze względu na kod referencyjny i tym samym wiele wymagań jest uzależnionych od kodu referencyjnego danego lotniska.

Projekt rozporządzenia został podzielony na pięć rozdziałów określających odpowiednio:

- 1) przepisy ogólne;
- 2) wymagania dla lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej;
- 3) wymagania dla lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej;
- 4) wymagania dla lotniska dla śmigłowców;
- 5) przepisy przejściowe i końcowe.

Rozdział 1 określa zakres regulacji i wyjaśnienie pojęć używanych na potrzeby niniejszego rozporządzenia.

W § 2 ust. 1 pkt 7 i 8 zastosowano odesłanie statyczne do Załącznika 14, publikowanego w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, które wskazuje konkretną wersję Załącznika 14. W związku z tym, że w obecnie obowiązującym rozporządzeniu zastosowano odesłanie dynamiczne do Załącznika 14 opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wskazane jest aby publikacja najnowszej wersji Załącznika 14 miała miejsce tuż przed podpisaniem projektowanego rozporządzenia. Mając na uwadze zmiany w numeracji w nowej wersji Załącznika 14 wcześniejsze jego opublikowanie spowodowałoby błędne stosowanie obecnego rozporządzenia.

W § 2 ust. 2 wskazano, że ilekroć w treści przepisów Załącznika 14 jest mowa o właściwej władzy to kompetencje lub obowiązki tam wskazane pełni Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Analogiczne rozwiązanie legislacyjne zostało zastosowane w m. in. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie szczegółowych zasad działania telekomunikacji lotniczej (Dz. U. z 2014 r. poz. 410) i rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 stycznia 2015 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. z 2015 r. poz. 141). Dodatkowo należy wskazać, że przepisy Załączników ICAO nie są samo wykonalne, a tym samym w procesie ich wdrażania do krajowego porządku prawnego należy je uszczegółowić w taki sposób aby były czytelne i łatwe w stosowaniu. Należy przy tym zauważyć, że w przypadku pojęcia „właściwa władza” można przyjąć, że kwestię tą reguluje już art. 21 ust. 2a ustawy – Prawo lotnicze, jednak mogą wystąpić sytuacje w których, w warunkach krajowych, zadania, o których mowa w Załącznikach ICAO realizują podmioty inne niż Prezes Urzędu (por. ww. rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie służby informacji lotniczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1689). Tym samym bezpośrednie wskazanie, że w przypadku Załącznika 14 kompetencje i obowiązki „właściwej władzy” pełni Prezes Urzędu, jest konieczne i w sposób klarowny doprecyzowuje przepisy Załącznika.

Rozdział 2 określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej.

Przepis § 3 wskazuje normy i zalecane metody postępowania oraz wskazówki merytoryczne Załącznika 14 ICAO tom I mające zastosowania do lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej. Mając na uwadze charakter operacji lotniczych na lotniskach o ograniczonej certyfikacji, wymagania dla tych lotnisk zostały złagodzone poprzez wyłączenie lub ograniczenie stosowania niektórych norm i zaleceń Załącznika 14.

Przepis § 4 określa wymagania dla płyt postojowych, płaszczyzn zawracania, stanowisk odladania, dróg kołowania oraz stanowiska do odladania o nawierzchni sztucznej, jeśli występują one na lotnisku dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej.

Przepisy § 5–10 uszczegóławiają zakres i sposób realizacji wybranych wymagań dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej, wynikające z Załącznika 14 Tom I.

§ 6 określa szczegółowe wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej o cyfrze kodu referencyjnego 1 albo 2 użytkowanych w nocy użytkowanych w porze nocnej w zakresie światła drogi startowej i dróg kołowania, natomiast § 7 określa wymagania dotyczące systemu zasilania elektroenergetycznego pomocy nawigacyjnych.

W § 8 pkt 1 użyto ogólnego stwierdzenia, że urządzenia niezbędne do celów nawigacyjnych na lotniskach z drogą startową o nawierzchni sztucznej mają być one umieszczone jak najbliżej podłoża. Mając na uwadze różnorodne ukształtowanie terenu na lotnisku oraz różnorodność urządzeń niezbędnych do celów nawigacyjnych nie można jednoznacznie wskazać jak blisko podłoża ma być umieszczone urządzenie. Tym samym określono, że należy je umieścić najbliżej jak to możliwe.

§ 10 określa obowiązek zabezpieczenia lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej przez dostępem zarówno nieuprawnionych osób jak i zwierząt. W związku z tym, że nie ma możliwości zupełnego oddzielenia lotniska od otaczających go terenów i żyjących na nim zwierząt (np. ptaków), przedmiotowe zabezpieczenie powinno być tak dokładne jak jest to możliwe.

Rozdział 3 określa wymagania dla lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej.

Przepisy § 11–22 określają podstawowe zasady projektowania lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej, które mają kluczowe znaczenie dla bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych. Wymagania te dotyczą w szczególności: wyznaczania dróg startowych, określania ich długości i szerokości, kształtu i wymiarów pola wzlotów, kodu referencyjnego lotniska, dopuszczalnego nachylenia podłużnego i poprzecznego drogi startowej oraz jego zmiany oraz wytrzymałości nawierzchni pola wzlotów. W § 18 w ust. 2 wskazano, że w przypadku gdy drogi startowe na lotnisku krzyżują się, możliwe jest zastosowanie uproszczonej granicy pola wzlotów. Granicą pola wzlotów jest wówczas wskazywana poprzez łączenie czołowych krawędzi krzyżujących się dróg startowych, a nie jak wskazano w § 12 ust. 2 granica drogi startowej.

Przepis § 23– 25 określa zasady stosowania oznaczników pola wzlotów, w tym dróg startowych i dróg kołowania.

Przepis § 26 (oraz załącznik nr 3) określa wymagania dla wskaźnika kierunku wiatru.

Przepis § 27 określa wymagania dla zabezpieczenia pola wzlotów.

Przepis § 30 określa wymagania dotyczące ochrony lotniska przed nieuprawnionym wtargnięciem osób, pojazdów lub zwierząt. Przepis ma na celu wskazanie, że lotnisko ma zostać zabezpieczone przed dostępem nieuprawnionych osób i pojazdów natomiast nie określa konkretnego sposobu tego zabezpieczenia, co pozostawiono w gestii zarządzających lotniskami. Ze względu na zarówno na zróżnicowane otoczenie lotniska jak i gatunki występujących zwierząt sposób zabezpieczenia może się różnić.

Rozdział 4 projektu określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotniska dla śmigłowców, dla których Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał decyzję o ograniczonej certyfikacji.

Przepisy § 31 wskazują normy i zalecane metody postępowania Załącznika 14 tom II, mające zastosowanie do lotnisk dla śmigłowców w Polsce (o ograniczonej certyfikacji).

W § 32 ust. 2 określono, że nawierzchnie na lotnisku dla śmigłowców powinny być odporne na podmuchy z wirników śmigłowca. Tym samym nawierzchnia nie może być nawierzchnią, z której w wyniku podmuchu odrywać się będą części lub elementy, które zagrażać będą zarówno statkom powietrznym jak i osobom realizującym swoje zadania na lotnisku. A więc nawierzchnia ta nie może być np. nawierzchnią zwirową.

Przepisy § 34–36 uszczegółowiają lub uzupełniają wymagania, o których mowa w § 33 w zakresie nawierzchni lotniska, długości deklarowanych, strefy podejścia końcowego i startu (FATO), strefy przyziemienia i wznoszenia (TLOF), powierzchni zabezpieczenia przeszkodowego oraz zabezpieczenia lotniska przed wtargnięciem nieuprawnionych osób, pojazdów lub zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych.

Rozdział 5 projektu określa przepisy przejściowe i końcowe.

W § 37 dodano przepis przejściowy określający, że do postępowań o wydanie, zmianę, przedłużenie lub wznowienie ważności certyfikatu dla lotniska użytku publicznego, a także do innych spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia. Rozwiązanie takie wydaje się właściwe, ze względu na zakres merytoryczny zmian w niniejszym projekcie rozporządzenia.

Przepis § 38 określa, że część wymagań dla lotnisk dla samolotów wynikających z Załącznika 14 Tom I, powinna zostać wdrożona na lotniskach wpisanych do rejestru lotnisk przed wejściem w życie rozporządzenia, do dnia 31 grudnia 2019 r. Okres przejściowy na wdrożenie tych wymagań został wprowadzony, aby umożliwić zarządzającym lotniskami odpowiednie zaplanowanie i przygotowanie się do wdrożenia nowych wymagań, które wiążą się z poniesieniem pewnych nakładów finansowych. Niniejsze rozwiązanie dotyczy wyłącznie nowych wymagań, a nie modyfikacji dotychczasowych.

Przewidywane skutki prawne wejścia w życie rozporządzenia

Wymagania Załącznika 14, wdrażane w niniejszym projekcie, są wynikiem długotrwałych prac zespołów i grup zadaniowych powołanych przez ICAO, opierają się na doświadczeniach lotniczych wielu krajów oraz branży lotniczej. Ich głównym celem jest umożliwienie stosowania na lotniskach nowych systemów (np. podejścia do lądowania), procedur i rozwiązań technicznych mających na celu zapewnienie ciągłości i efektywności oraz poprawę bezpieczeństwa operacji lotniczych. Nowe wymagania dla lotnisk określone w tym rozporządzeniu wpłyną pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa operacji lotniczych.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnych przepisów

Nie dotyczy.

Oświadczenie organu wnioskującego, co do zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej:

Przedkładany projekt rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej. Projekt określa wymagania dla tych lotnisk w Polsce, które nie podlegają wymaganiami unijnymi. Przedmiotem regulacji są tu lotniska inne niż te, o których mowa w art. 4 ust. 3a „Rozporządzenia 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/W”.

Ocena organu uprawnionego do opracowania projektu rozporządzenia, czy projekt ten podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z chwilą przekazania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w MI Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (magdalena.porzycka@mi.gov.pl)	Data opracowania 23.07.2018 Źródło: art. 59a ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zmiana delegacji ustawowej w art. 59a ust. 6 (zmiana ma charakter wynikowy)

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Uchylenie dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji wydane na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze oraz wydanie nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zgodnie z art. 37 Konwencji Chicagowskiej wszystkie Państwa należące do ICAO (188) są zobowiązane do wdrożenia, w możliwie największym zakresie, norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załącznikach do Konwencji Chicagowskiej oraz wprowadzanych przez ICAO zmianach. Sposób wdrożenia w poszczególnych krajach różni się ze względu na różne systemy i kulturę prawną. Niemniej jednak wszystkie kraje wdrożyły większość norm i zaleceń Załącznika 14 do Konwencji chicagowskiej i powiadomiły ICAO o istniejących różnicach, zgodnie z obowiązkiem wynikającym z art. 38 Konwencji chicagowskiej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Bez zmian
Lotniska certyfikowane użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji (zarządzający lotniskami)	6 lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji (Radom, Mielec, Kaniów, Białystok Krywlany)	Rejestr lotnisk cywilnych i rejestr wydanych certyfikatów przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Konieczność dostosowania lotnisk do nowych wymagań technicznych i eksploatacyjnych

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje publiczne projektu zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie pracy Rady Ministrów. W ramach konsultacji publicznych projekt zostanie skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Port Lotniczy Radom S.A., ul. Kaszubska 2, 26-600 Radom;
- 2) Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o., ul. Stefana Kóski 43, 43-512 Kaniów;
- 3) Lotnisko Mielec Sp. z o.o., ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec;
- 4) Dowództwo Sił Powietrznych, ul. Żwirki i Wigury 103, 00-912 Warszawa;
- 5) Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, ul. Żwirki i Wigury 1C, 00-912 Warszawa;
- 6) WSK "PZL-Świdnik" S.A., ul. Kolejowa 3, 21-040 Świdnik;
- 7) Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Al. Korfanteo 38, 40-161 Katowice;
- 8) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 9) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 10) Aeroklub Krainy Jezior, Lotnisko Kętrzyn Wilamowo, 11-400 Kętrzyn;
- 11) Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej, Lotnisko Kobylnica, 62-006 Kobylnica;
- 12) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik, skr. poczt. 117;
- 13) Aeroklub Zagłębia Miedziowego w Lubinie, ul. Spacerowa 9, 59-301 Lubin;
- 14) Biuro Projektowo-Konsultingowe Lotnisk Avia-Projekt, ul. Inżynierska 65/7, 53-230 Wrocław;
- 15) ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o., ul. Postępu 15B, 02-676 Warszawa;
- 16) Instytut Techniki Wojsk Lotniczych, ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa;
- 17) Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów – Jasionka 915, 36-001 Trzebownisko;
- 18) Polconsult Sp. z o.o., ul. Grójecka 34, 02-308 Warszawa;
- 19) Samodzielna Pracownia Usług Projektowych, ul. Modlińska 190 lok. 214A, 03-119 Warszawa;
- 20) Stowarzyszenie „Inicjatywa dla Infrastruktury”, Pl. Bankowy 2, 00-095 Warszawa;
- 21) Strefa Aktywności Gospodarczej Sp. z o.o., Al. Rzeczypospolitej 116, 59-220 Legnica.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

(oddzielnie)												
Saldo ogółem		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
budżet państwa		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
JST		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Źródła finansowania		Nie dotyczy.										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Niniejszy projekt nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość ani też na rodzinę i gospodarstwa domowe. Dotyczy on tylko lotnisk o ograniczonej certyfikacji, w tym zwłaszcza ich właścicieli i zarządzających tymi lotniskami. Niniejszy projekt jest nowelizacją istniejącego rozporządzenia, które określa wymagania dla lotnisk o ograniczonej certyfikacji. Wymagania wprowadzane w niniejszym projekcie nie wymagają dużych nakładów finansowych. Ich wdrożenie jest niezbędne w celu utrzymania jednolitych standardów na lotniskach, co wpłynie pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa i efektywności operacji lotniczych.												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa	—	—	—	—	—	—	—				
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	—	—	—	—	—	—	—				
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	—	—	—	—	—	—	—				
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.										
Niemierzalne		Nie dotyczy.										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Nie dotyczy.										

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☒ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
Komentarz: Nie dotyczy.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowana zmian rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne: nie dotyczy	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Nie dotyczy.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planuje się, aby nowe rozporządzenie weszło w życie nie później niż po upływie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Planuje się, że wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie tworzenia i działania komitetów w portach lotniczych²⁾

Na podstawie art. 67 ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy sposób i tryb tworzenia i działania komitetu koordynacyjnego i komitetu przewoźników lotniczych.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) bezwzględnej większości głosów – rozumie się przez to więcej niż połowę głosów oddanych;
- 2) głosach – rozumie się przez to głosy „za”, „przeciw” lub „wstrzymujące się”, oddane podczas głosowania w sposób zgodny z rozporządzeniem lub regulaminem działania komitetu;
- 3) IATA – rozumie się przez to Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego, będące organizacją przewoźników lotniczych, powołane 19 kwietnia 1945 r. w Hawanie;
- 4) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 5) rozporządzeniu nr 95/93 – rozumie się przez to rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają postanowienia 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.).

ładowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 22.01.1993, str. 1, z późn. zm.³⁾; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 3, z późn. zm.);

- 6) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 7) użytkownikowi portu lotniczego – rozumie się przez to każdą osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną za przewóz pasażerów, poczty lub ładunków drogą lotniczą, do lub z danego portu lotniczego.

Rozdział 2

Komitety koordynacyjne

§ 3. 1. Nazwa komitetu koordynacyjnego wskazuje na port lotniczy, w którym ten komitet funkcjonuje.

2. Komitet koordynacyjny finansuje swoją działalność z własnych środków.

§ 4. 1. Wpisu na listę członków komitetu koordynacyjnego dokonuje przewodniczący komitetu na pisemny wniosek podmiotu ubiegającego się o członkostwo.

2. Członkostwo w Komitecie koordynacyjnym jest dobrowolne.

3. Nie można odmówić członkostwa w Komitecie koordynacyjnym, gdy wnioskującym jest:

- 1) podmiot, o którym mowa w art. 5 ust. 1 zd. 3 rozporządzenia nr 95/93;
- 2) podmiot wykonujący obsługę naziemną posiadający zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2 ustawy, w zakresie kategorii usług, o której mowa w art. 176 pkt 1 lub 9 ustawy.

4. W posiedzeniach komitetu koordynacyjnego uczestniczą przedstawiciele członków tego komitetu, działający na podstawie pisemnych upoważnień tych członków.

5. W pracach komitetu koordynacyjnego, bez prawa głosu, mogą uczestniczyć:

- 1) przedstawiciele Prezesa Urzędu;
- 2) przedstawiciele koordynatora rozkładów lotów;
- 3) eksperci wskazani przez Prezesa Urzędu.

§ 5. 1. Pracami komitetu koordynacyjnego kieruje przewodniczący wybrany przez ten komitet.

³⁾ Zmiany tekstu wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 142 z 31.05.2002 r., str. 3, Dz. Urz. UE L 221 z 4.09.2003 r., str. 1, Dz. Urz. UE L 1389 z 30.04.2004 r., str. 50, Dz. Urz. UE L 167 z 29.06.2009 r., str. 24.

2. Kadencja przewodniczącego komitetu koordynacyjnego trwa dwa lata. Przewodniczący komitetu koordynacyjnego może zostać odwołany z pełnionej funkcji przed upływem kadencji w wyniku uchwały podjętej przez członków komitetu koordynacyjnego bezwzględną większością głosów na posiedzeniu komitetu.

3. Kandydatury na funkcję przewodniczącego komitetu koordynacyjnego składane są w formie pisemnej do sekretarza komitetu koordynacyjnego, nie później niż na 10 dni przed wyznaczonym terminem posiedzenia, podczas którego planowany jest jego wybór, z zastrzeżeniem § 7 ust. 2.

4. Przewodniczącym komitetu koordynacyjnego zostaje kandydat, który uzyskał największą liczbę głosów spośród wszystkich zgłoszonych kandydatów.

5. W przypadku, gdy nie wpłynie żadna kandydatura na funkcję przewodniczącego komitetu koordynacyjnego, dotychczasowy przewodniczący komitetu, pod warunkiem wyrażenia przez niego zgody, będzie pełnić swoje obowiązki przez następną kadencję. W przypadku braku jego zgody, funkcję przewodniczącego komitetu koordynacyjnego do czasu przeprowadzenia następnych wyborów pełni przedstawiciel Prezesa Urzędu.

6. Do zadań przewodniczącego komitetu koordynacyjnego należy w szczególności:

- 1) opracowanie projektu regulaminu działania komitetu koordynacyjnego;
- 2) zwoływanie i prowadzenie posiedzeń komitetu koordynacyjnego;
- 3) reprezentowanie komitetu koordynacyjnego na zewnątrz;
- 4) opracowywanie porządku obrad posiedzeń komitetu koordynacyjnego;
- 5) opracowywanie rocznych raportów z prac komitetu koordynacyjnego wraz z wnioskami.

7. Regulamin działania komitetu koordynacyjnego może zawierać odmienne postanowienia dotyczące kadencji przewodniczącego, kandydatury na funkcję przewodniczącego, pełnienia funkcji przez dotychczasowego przewodniczącego i zadań przewodniczącego.

§ 6. 1. Pracę przewodniczącego komitetu koordynacyjnego wspiera sekretarz komitetu koordynacyjnego.

2. Sekretarza komitetu koordynacyjnego wyznacza przewodniczący komitetu koordynacyjnego spośród przedstawicieli członków komitetu koordynacyjnego.

3. Do zadań sekretarza komitetu koordynacyjnego należy:

- 1) prowadzenie listy członków komitetu koordynacyjnego wraz ze wskazaniem przyczyny i daty ustania członkostwa;
- 2) powiadamianie członków komitetu koordynacyjnego o miejscu i terminie posiedzenia;

- 3) sporządzanie protokołów z posiedzeń komitetu koordynacyjnego;
- 4) prowadzenie listy osób uprawnionych do głosowania wraz z liczbą głosów przysługujących każdemu członkowi;
- 5) przechowywanie dokumentacji związanej z pracami komitetu koordynacyjnego.

4. Regulamin działania komitetu koordynacyjnego może zawierać postanowienia odmienne.

§ 7. 1. Komitet koordynacyjny działa na posiedzeniach, z których sporządza się protokół.
2. Każdy członek komitetu koordynacyjnego jest uprawniony do jednego głosu. Regulamin działania komitetu koordynacyjnego może przewidywać inny podział głosów, jednakże liczba głosów przysługujących jednemu członkowi nie może być większa niż 49% całej ustalonej liczby głosów.

§ 8. 1. Posiedzenie komitetu koordynacyjnego zwołuje przewodniczący komitetu koordynacyjnego, nie rzadziej niż raz na 12 miesięcy – z własnej inicjatywy lub na wniosek członka tego komitetu.

2. W przypadku odmowy zwołania posiedzenia komitetu koordynacyjnego na wniosek członka komitetu koordynacyjnego, posiedzenie zwołuje Prezes Urzędu.

3. Sekretarz komitetu koordynacyjnego, powiadamia członków komitetu koordynacyjnego o miejscu i terminie posiedzenia, co najmniej 21 dni przed tym terminem. Regulamin działania komitetu koordynacyjnego może zawierać postanowienia odmienne.

4. Porządek obrad obejmuje sprawy przewidziane do rozpatrzenia przez komitet koordynacyjny, zgłoszone przez przewodniczącego tego komitetu lub przez jego członków. Regulamin działania komitetu koordynacyjnego może zawierać postanowienia odmienne.

§ 9. 1. Posiedzenie założycielskie komitetu koordynacyjnego zwołuje Prezes Urzędu. Prezes Urzędu zawiadamia podmioty, o których mowa w § 4 ust. 3, o terminie i miejscu posiedzenia założycielskiego co najmniej 21 dni przed wyznaczonym terminem posiedzenia, w formie pisemnej lub za pomocą poczty elektronicznej.

2. Podmioty, o których mowa w § 4 ust. 3, mogą przed wyznaczonym terminem posiedzenia założycielskiego komitetu koordynacyjnego zgłaszać Prezesowi Urzędu, w formie pisemnej lub za pomocą poczty elektronicznej, kandydatury na stanowisko przewodniczącego tego komitetu.

3. W posiedzeniu założycielskim komitetu koordynacyjnego biorą udział przedstawiciele członków, którzy najpóźniej przed rozpoczęciem posiedzenia założycielskiego komitetu koordynacyjnego złożą Prezesowi Urzędu wniosek, o którym mowa w § 4 ust. 1.

4. Do czasu wyboru przewodniczącego komitetu koordynacyjnego jego funkcję pełni przedstawiciel Prezesa Urzędu.

5. Porządek obrad posiedzenia założycielskiego ustalają członkowie komitetu koordynacyjnego na początku posiedzenia, z zastrzeżeniem, że pierwszym punktem porządku obrad jest wybór przewodniczącego komitetu koordynacyjnego.

6. Bezpośrednio po wyborze przewodniczącego komitetu koordynacyjnego, przedstawiciel Prezesa Urzędu, pełniący dotychczas funkcję przewodniczącego, przekazuje przewodniczącemu komitetu koordynacyjnego listę członków komitetu koordynacyjnego i listę osób upoważnionych do ich reprezentacji na posiedzeniach komitetu koordynacyjnego oraz dokumenty zebrane przez Prezesa Urzędu w związku z działalnością tego komitetu. Przekazanie dokumentacji odbywa się w oparciu o protokół zdawczo-odbiorczy.

7. Do czasu wyznaczenia sekretarza komitetu koordynacyjnego jego funkcję pełni przedstawiciel Prezesa Urzędu.

§ 10. 1. Szczegółowe przepisy określające reguły i zakres działalności komitetu koordynacyjnego, nie ujęte w rozporządzeniu nr 95/93 lub w niniejszym rozporządzeniu, komitet koordynacyjny określa w regulaminie działania komitetu koordynacyjnego.

2. Komitet koordynacyjny w swej działalności uwzględnia wytyczne i zasady zawarte w dokumentach IATA oraz uwarunkowania lokalne dotyczące funkcjonowania danego portu lotniczego.

§ 11. 1. Uchwały komitetu koordynacyjnego zapadają zwykłą większością głosów.

2. W przypadku uzyskania równej liczby głosów decydujący jest głos przewodniczącego komitetu koordynacyjnego.

3. Regulamin działania komitetu koordynacyjnego może zawierać odmienne postanowienia w zakresie podziału głosów przy podejmowaniu uchwał, a także określać zakres przedmiotowy decyzji, które z inicjatywy przewodniczącego lub członków komitetu koordynacyjnego, będą podejmowane w trybie głosowania korespondencyjnego, w tym za pomocą środków elektronicznych.

§ 12. Obsługę organizacyjną i lokalową komitetu koordynacyjnego niezbędną do jego działania, w zakresie określonym niniejszym rozporządzeniem, zapewnia zarządzający lotniskiem, dla którego utworzono ten komitet.

Rozdział 3

Komitet przewoźników lotniczych

§ 13. 1. W komitecie przewoźników lotniczych mają prawo członkostwa wszyscy użytkownicy portu lotniczego. Do komitetu przewoźników lotniczych stosuje się odpowiednio przepisy § 3 i § 4 ust. 1–3.

2. W pracach komitetu przewoźników lotniczych, bez prawa głosu, mogą uczestniczyć:

- 1) przedstawiciele przewoźnika lotniczego planującego wykonywanie przewozów lotniczych do lub z danego portu lotniczego w najbliższym nadchodzącym sezonie rozkładowym;
- 2) organizacja zrzeszająca użytkowników portu lotniczego – członków komitetu, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. Użytkownik portu lotniczego może pisemnie upoważnić organizację zrzeszającą użytkowników portu lotniczego, do której ten użytkownik przynależy, do działania w jego imieniu i na jego rzecz podczas prac komitetu przewoźników lotniczych, w szczególności do głosowania.

§ 14. 1. Pracami komitetu przewoźników lotniczych kieruje przewodniczący wybrany przez ten komitet.

2. Przewodniczącym komitetu przewoźników lotniczych zostaje kandydat, który uzyskał największą liczbę głosów spośród wszystkich zgłoszonych kandydatur.

3. Przewodniczący komitetu przewoźników lotniczych może zostać w każdej chwili odwołany w wyniku uchwały podjętej przez członków komitetu bezwzględną większością głosów.

4. W przypadku odwołania przewodniczącego komitetu przewoźników lotniczych, jego rezygnacji z pełnienia funkcji lub braku możliwości pełnienia tej funkcji z innych przyczyn, do czasu wyboru przewodniczącego komitetu przewoźników lotniczych w sposób określony w ust. 2, funkcję przewodniczącego pełni sekretarz komitetu przewoźników lotniczych.

5. Do zadań przewodniczącego komitetu przewoźników lotniczych należy w szczególności:

- 1) opracowanie projektu regulaminu działania komitetu przewoźników lotniczych;

- 2) zwoływanie i prowadzenie posiedzeń komitetu przewoźników lotniczych;
- 3) reprezentowanie komitetu przewoźników lotniczych na zewnątrz;
- 4) opracowywanie porządku obrad posiedzeń komitetu przewoźników lotniczych;
- 5) opracowywanie rocznych raportów z prac komitetu przewoźników lotniczych wraz z wnioskami.

6. Regulamin działania komitetu przewoźników lotniczych może zawierać odmienne postanowienia dotyczące wyboru przewodniczącego, czasu i liczby głosów niezbędnych do odwołania przewodniczącego, a także zadań przewodniczącego.

§ 15. Do sekretarza komitetu przewoźników lotniczych przepisy § 6 stosuje się odpowiednio.

§ 16. 1. Komitet przewoźników lotniczych przyjmuje swój regulamin działania.

2. Regulamin działania komitetu przewoźników lotniczych – w zakresie zasad głosowania – zawiera postanowienia wykluczające konflikt interesów, jaki mogłyby wynikać z członkostwa w Komitecie przewoźników lotniczych użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną w danym porcie lotniczym.

3. Do posiedzeń komitetu przewoźników lotniczych przepisy § 7 stosuje się odpowiednio.

4. W przypadku prowadzenia konsultacji z komitetem przewoźników lotniczych dotyczących wyboru agenta obsługi naziemnej w konkursie, o którym mowa w art. 179 ust. 8 pkt 2 ustawy, użytkownik portu lotniczego ubiegający się o wybór w tym konkursie nie ma prawa głosu.

§ 17. 1. W przypadku gdy w danym porcie lotniczym powstaje obowiązek powołania komitetu przewoźników lotniczych, zarządzający lotniskiem użytku publicznego zwołuje bez zbędnej zwłoki posiedzenie założycielskie komitetu przewoźników lotniczych.

2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego zawiadamia użytkowników danego portu lotniczego o terminie, miejscu oraz porządku obrad posiedzenia założycielskiego komitetu przewoźników lotniczych, co najmniej 21 dni przed wyznaczonym terminem posiedzenia, poprzez publikację na stronie internetowej portu lotniczego.

3. Do czasu wyboru pierwszego przewodniczącego i sekretarza komitetu przewoźników lotniczych jego funkcję pełni przedstawiciel zarządzającego lotniskiem użytku publicznego.

4. Porządek obrad posiedzenia założycielskiego ustalają członkowie komitetu przewoźników lotniczych na początku posiedzenia, z zastrzeżeniem, że pierwszym punktem porządku obrad jest wybór przewodniczącego komitetu przewoźników lotniczych.

5. W przypadku gdy zarządzający lotniskiem użytku publicznego nie wypełnia obowiązku, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu, po dwukrotnym bezskutecznym pisemnym wezwaniu zarządzającego lotniskiem do wypełnienia tego obowiązku, zwołuje posiedzenie założycielskie komitetu przewoźników lotniczych. Przepis ust. 2–4 stosuje się odpowiednio. Wymóg zawiadomienia, o którym mowa w ust. 2, uważa się za spełniony, jeżeli zostało ono opublikowane na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 18. Obsługę organizacyjną i lokalową komitetu przewoźników lotniczych zapewnia zarządzający lotniskiem użytku publicznego, na którym działa ten komitet.

Rozdział 4

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 19. 1. Komitety koordynacyjne oraz komitety przewoźników lotniczych, powołane na podstawie przepisów dotychczasowych, stają się odpowiednio komitetami koordynacyjnymi oraz komitetami przewoźników lotniczych w rozumieniu niniejszego rozporządzenia.

2. Komitety, o których mowa w ust. 1, działają w oparciu o regulaminy swojego działania dostosowane do wymogów określonych w rozporządzeniu. Postanowienia regulaminów działania sprzeczne z bezwzględnie obowiązującymi przepisami rozporządzenia tracą swą moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 20. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie tworzenia i działania komitetów oraz współdziałania i konsultacji w porcie lotniczym (Dz. U. poz. 1088), które na podstawie art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

UZASADNIENIE

Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Przedstawiony projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie tworzenia i działania komitetów w portach lotniczych stanowi wykonanie zmienionej delegacji ustawowej do jego wydania, zawartej w artykule 67 ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą Prawo lotnicze”. Na podstawie tej delegacji minister właściwy do spraw transportu został upoważniony do określenia, 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, szczegółowego sposobu tworzenia i działania komitetu koordynacyjnego oraz komitetu przewoźników lotniczych, funkcjonujących 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.

Projekt rozporządzenia zastąpi aktualnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie tworzenia i działania komitetów oraz współdziałania i konsultacji w porcie lotniczym (Dz. U. poz. 1088), zwane dalej „rozporządzeniem dotychczasowym”. Wydanie nowego rozporządzenia ma na celu dostosowanie przepisów tego aktu wykonawczego do aktualnych potrzeb rynkowych, jak również do przepisów UE, w szczególności dyrektywy Rady nr 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty, dla utrzymania efektywnej i uczciwej konkurencji (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.), zwanej dalej „dyrektywą handlingową”. Projekt rozporządzenia przewiduje stworzenie ram proceduralno-organizacyjnych dla tworzenia i działania komitetu koordynacyjnego oraz komitetu przewoźników lotniczych w sposób bardziej uporządkowany i precyzyjny. Jednym z głównych założeń jednak jest zwiększenie elastyczności obowiązujących rozwiązań, poprzez umożliwienie odmiennego uregulowania wskazanych w rozporządzeniu zagadnień przez poszczególne komitety we

własnych regulaminach działania. Projekt rozporządzenia rezygnuje również z regulacji tam, gdzie nie jest to uzasadnione względami prawnymi bądź celowościowymi. Ponadto, w przypadku komitetu przewoźników lotniczych, projektodawca zapewnia prawidłowe implementowanie zapisów dyrektywy handlingowej dotyczących obowiązku tworzenia w porcie lotniczym – o określonej wielkości ruchu – komitetu przewoźników lotniczych, zrzeszającego wszystkich użytkowników portu lotniczego.

Projekt rozporządzenia w delegowanym zakresie reguluje kwestie komitetu koordynacyjnego oraz przewoźników lotniczych.

Zakres regulacji

1. Komitet koordynacyjny

Uregulowania dotyczące komitetu koordynacyjnego wyznaczające m.in. zakres jego działalności i kompetencje zawarte zostały rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 22.01.1993, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 3, z późn. zm.), zmienionego w szczególności rozporządzeniem (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 138 z 30.04.2004, str. 50).

Projektowane rozporządzenie tworzy ramy organizacyjne dla sprawnego funkcjonowania tego komitetu i uzupełnia stosowane wprost przepisy rozporządzenia nr 95/93 o kwestie proceduralne związane z tworzeniem i działaniem komitetu koordynacyjnego. Przepisy te są niezbędne dla zapewnienia właściwego stosowania w Polsce przepisów rozporządzenia nr 95/93.

Rozpatrując dotychczasowe regulacje w kontekście funkcjonowania koordynacji rozkładów lotów i działalności komitetów koordynacyjnych w Polsce należy zauważyć, że wymagają one dostosowania do praktyki rynkowej i wymogów stawianych przed komitetem koordynacyjnym. Rozporządzenie dotychczasowe zawiera szeroki zakres kompetencji komitetu koordynacyjnego, w tym m.in. kwestie doradztwa dotyczącego warunków korzystania z lotnisk, opłat lotniskowych oraz obsługi naziemnej. Z punktu widzenia praktycznego i wymogów stawianych przed komitetem koordynacyjnym przez rozporządzenie nr 95/93, rozwiązanie takie należy uznać za niewłaściwe. Ponadto, praktyka

rynkowa wskazuje, że rozporządzenie zbyt szczegółowo reguluje kwestie funkcjonowania komitetu koordynacyjnego, mimo że nie wymagają tego przepisy rozporządzenia nr 95/93. Przykładem takich regulacji są przepisy dotyczące podkomitetu mediacyjnego, kwestie przypadków, w których dopuszczone jest głosowanie korespondencyjne, czy zamknięty katalog potencjalnych członków komitetu koordynacyjnego. Rolą rozporządzenia powinno być natomiast stworzenie niezbędnych ram do funkcjonowania komitetu w zgodzie z obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności z rozporządzeniem nr 95/93, jak również zapewnienie, aby taki komitet został utworzony w przypadku, gdy jest to wymagane.

W projektowanym rozporządzeniu przepisy zostały podzielone na kilka logicznie postępujących po sobie części. Przepisy § 3 regulują ogólne kwestie tworzenia komitetu koordynacyjnego. Przepisy § 4–6 odnoszą się do członkostwa w Komitecie koordynacyjnym i jego organów. Dalsze paragrafy regulują kwestie przebiegu posiedzeń i zasad głosowania, zwoływania komitetu, zakresu jego działalności, posiedzenia założycielskiego oraz, oraz kwestie techniczne funkcjonowania komitetu. W zakresie podmiotów uprawnionych do członkostwa w Komitecie koordynacyjnym, poza katalogiem podmiotów kreślonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93, na wzór rozporządzenia dotychczasowego, uwzględniono także agentów obsługi naziemnej, którzy w praktyce często reprezentują przewoźników wykonujących przewozy czarterowe lub użytkowników tzw. lotnictwa ogólnego. Ponadto, zrezygnowano z uregulowania kwestii tworzenia jednego komitetu dla więcej niż jednego portu, z uwagi na fakt, że kwestia ta jest uregulowana w art. 5 ust. 1 zd. 2 rozporządzenia nr 95/93.

Z uwagi na fakt, że zakres kompetencyjny komitetu koordynacyjnego został określony w sposób kompleksowy w rozporządzeniu nr 95/93, zrezygnowano z regulacji w tym zakresie. Co więcej, zrezygnowano z określenia katalogu specjalistów, z którymi może współpracować komitet koordynacyjny, bowiem komitet koordynacyjny może określić tę kwestię we własnym zakresie. Komitetowi pozostawiono również swobodę w zakresie określenia przedmiotu uchwał, które mogą być podjęte korespondencyjnie.

W odniesieniu do kwestii przewodniczącego komitetu warto wyjaśnić, że dotychczas funkcja ta mogła być sprawowana przez 2 kadencje. Projektowane przepisy zakładają natomiast możliwość pełnienia funkcji przewodniczącego przez nieograniczoną liczbę kadencji. Ograniczenie w tym zakresie nie daje bowiem realnych korzyści, a jednocześnie może powodować niepotrzebne perturbacje w działalności komitetu koordynacyjnego.

2. Komitet przewoźników lotniczych

Dyrektywa handlingową wprowadza obowiązek ustanowienia przez państwo członkowskie dla każdego z portów lotniczych komitetu przedstawicieli użytkowników portu lotniczego. Dyrektywa handlingowa wskazuje, że prawo do członkostwa w takim Komitecie powinien mieć każdy użytkownik portu lotniczego oraz definiuje pojęcie użytkownika portu lotniczego.

Zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem członkiem komitetu przewoźników lotniczych może być tylko przewoźnik lotniczy wykonujący w danym sezonie rozkładowym loty regularne lub serie lotów nieregularnych do i z danego portu lotniczego, nie zaś każdy użytkownik portu lotniczego.

Mając powyższe na względzie, w projektowanym § 13 projektu rozporządzenia wprowadzono rozwiązanie, zgodnie z którym w Komitecie przewoźników lotniczych mają prawo członkostwa wszyscy użytkownicy portu lotniczego. Z kolei stosownie do § 2 pkt 7 projektu rozporządzenia, przez użytkownika portu lotniczego rozumie się każdą osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną za przewóz pasażerów, poczty lub ładunków drogą lotniczą, do lub z danego portu lotniczego. Definicja ta odpowiada treści dyrektywy handlingowej.

W projekcie rozporządzenia nie wskazuje się zakresu działalności komitetu przewoźników lotniczych. Przepisy prawa powszechnie obowiązującego określają sytuacje, w których zarządzający lotniskiem użytku publicznego obowiązany jest lub może zasięgnąć opinii komitetu przewoźników lotniczych. Sytuacje takie zostały w szczególności przewidziane w art. 71b ust. 1, art. 77 ust. 1 zd. 1, art. 77a ust. 2, art. 77b ust. 5, art. 179 ust. 8 pkt 2 oraz art. 181b ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, a także w § 32, § 35 i § 37 ust. 6 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 listopada 2013 r. w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych oraz art. 8 rozporządzenia (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. WE L 204 z 26.07.2006, str. 1).

Przepisy dotyczące wejścia w życie

Proponuje się, żeby rozporządzenie weszło w życie w terminie 14 dni od dnia publikacji. Proponuje się także, żeby dotychczas powołane komitety funkcjonowały dalej jako komitety koordynacyjne i komitety przewoźników lotniczych w oparciu

o dotychczasowe regulaminy działania, z wyjątkiem kwestii regulowanych niniejszym rozporządzeniem w sposób bezwzględnie obowiązujący.

Informacje związane z procedowaniem projektu

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie tworzenia i działania komitetów w portach lotniczych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mib.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie zastąpi aktualnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie tworzenia i działania komitetów oraz współdziałania i konsultacji w porcie lotniczym (Dz. U. poz. 1088). Wydanie nowego rozporządzenia stanowi wykonanie zmienionej delegacji ustawowej do jego wydania, zawartej w art. 67 ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą Prawo lotnicze”, i ma na celu dostosowanie przepisów tego aktu wykonawczego do aktualnych potrzeb rynkowych, jak również do przepisów Unii Europejskiej, w szczególności dyrektywy Rady nr 96/67 z dnia 15 października 1996 r., w sprawie dostępu do rynku obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty, dla utrzymania efektywnej i uczciwej konkurencji (Dz. Urz. WE L 272 z 25.10.1996, str. 36, z późn. zm.; Polskie wydanie specjalne 2004, rozdz. 7, t. 2, str. 496, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą handlingową”. Projektowane rozporządzenie przewiduje stworzenie ram proceduralno-organizacyjnych dla tworzenia i działania komitetów: koordynacyjnego oraz przewoźników lotniczych w sposób bardziej uporządkowany i precyzyjny, przy założeniu jednak elastyczności proponowanych rozwiązań umożliwiających odmienne uregulowanie wskazanych w rozporządzeniu zagadnień przez poszczególne komitety we własnych regulaminach działania. Projektowane rozporządzenie rezygnuje również z regulacji tam, gdzie nie jest to uzasadnione względami prawnymi bądź celowościowymi. Ponadto, jeśli chodzi o komitet przewoźników lotniczych, zapewnia prawidłowe implementowanie przepisów dyrektywy handlingowej dotyczących obowiązku tworzenia w porcie lotniczym – o określonej wielkości ruchu – komitetu przewoźników lotniczych, zrzeszającego wszystkich użytkowników portu lotniczego.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Z uwagi na fakt, iż kwestie skutkujące problemami wskazanymi w pkt 1 OSR są uregulowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie tworzenia i działania komitetów oraz współdziałania i konsultacji w porcie lotniczym, a także z uwagi na brzmienie art. 67 ust. 6 ustawy Prawo lotnicze, wydanie przedmiotowego rozporządzenia jest jedyną propozycją zapewniającą możliwość rozwiązania problemu, o którym mowa w pkt 1 OSR.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Projektowane rozporządzenie reguluje głównie kwestie organizacyjno-proceduralne, w zakresie tworzenia i działania komitetów, o których mowa w art. 67 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze.

Z uwagi na tematykę regulacji, to jest kwestie organizacyjno-proceduralne, nie badano jak tematyka ta jest regulowana w innych krajach. Niemniej wskazać należy, że sam obowiązek tworzenia komitetów koordynacyjnego oraz komitetu przewoźników lotniczych, jak i rola tych komitetów, wynika z przepisów UE (rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 22.01.1993, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 3, z późn. zm.), dyrektywy handlingowej), stąd w zakresie składu członków komitetów czy kompetencji (zadań) komitetów przepisy obowiązujące w innych państwach UE powinny być analogiczne.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Projektowane rozporządzenie wprowadza obowiązki dla Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego: <u>Obowiązek</u> zwołania i zorganizowania posiedzenia założycielskiego komitetu koordynacyjnego, w celu jego ukonstytuowania oraz wyboru jego organów.

			<u>Obowiązek</u> pełnienia funkcji przewodniczącego istniejącego komitetu koordynacyjnego, w przypadku wakatu na tym stanowisku, z przyczyn określonych w § 5 pkt 4 projektu rozporządzenia, a także obowiązek zwołania zwykłego posiedzenia komitetu koordynacyjnego, w przypadku odmowy zwołania takiego posiedzenia przez przewodniczącego na wniosek członka. <u>Obowiązek</u> zwołania posiedzenia założycielskiego komitetu przewoźników lotniczych, w celu jego ukonstytuowania oraz wyboru jego organów, w przypadku bezczynności zarządzającego lotniskiem użytku publicznego w tym zakresie, po uprzednim dwukrotnym bezskutecznym pisemnym wezwaniu zarządzającego lotniskiem do wypełnienia tego obowiązku przez Prezesa Urzędu. Projektowane rozporządzenie przewiduje możliwość udziału w pracach komitetu koordynacyjnego w charakterze obserwatora.
Zarządzający lotniskami użytku publicznego	16	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Projektowane rozporządzenie wprowadza obowiązki dla zarządzającego lotniskiem, na którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów (aktualnie 2 lotniska) lub na którym ruch przekracza 2 mln pasażerów/50 tys. ton ładunków rocznie: <u>Obowiązek</u> zwołania posiedzenia założycielskiego komitetu przewoźników lotniczych, w celu jego ukonstytuowania oraz wyboru jego organów. <u>Obowiązek</u> zapewnienia obsługi organizacyjnej i lokalowej komitetu koordynacyjnego i przewoźników lotniczych.
Przewoźnicy lotniczy operujący do/z polskich lotnisk	kilkadziesiąt	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Projektowane rozporządzenie przewiduje <u>możliwość</u> członkostwa w Komitecie koordynacyjnym i przewoźników lotniczych. W przypadku komitetu przewoźników lotniczych, projektowane rozporządzenie przewiduje możliwość członkostwa w tym Komitecie dla każdego użytkownika portu lotniczego, nie zaś tylko dla przewoźnika lotniczego wykonującego w danym sezonie rozkładowe loty regularne lub serie lotów nieregularnych do i z danego portu lotniczego.
Agenci obsługi naziemnej	49	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Projektowane rozporządzenie wprowadza przepis bezwzględnie obowiązujący, stanowiący że regulamin działania komitetu przewoźników lotniczych – w zakresie zasad głosowania – zawiera postanowienia wykluczające konflikt interesów wynikający z członkostwa w Komitecie użytkowników portu lotniczego, podmiotów które świadczą jednocześnie usługi obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym.

			W szczególności, w przypadku prowadzenia konsultacji z komitetem przewoźników lotniczych, dotyczących wyboru agenta obsługi naziemnej w konkursie, o którym mowa w art. 179 ust. 8 pkt 2 ustawy Prawo lotnicze, taki użytkownik portu lotniczego ubiegający się o wybór w konkursie, nie ma prawa głosu. Projektowane rozporządzenie <u>umożliwia</u> – podmiotom świadczącym usługi obsługi naziemnej, posiadającym zezwolenie wykonywanie usług obsługi naziemnej w zakresie kategorii 1 lub 9 – członkostwo w Komitecie koordynacyjnym.
Koordynator rozkładów lotów	1	Urząd Lotnictwa Cywilnego	<u>Możliwość</u> udziału w pracach komitetu koordynacyjnego w charakterze obserwatora.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje zostaną przeprowadzone z następującymi podmiotami:

- 1) Air Transport Support sp. z o.o. ul. 17 stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 2) AirBerlin Technik GmbH ul. Żwirki i Wigury 1 lok. 27 00-906 Warszawa;
- 3) Aircraft Management and Consulting sp. z o.o., Al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 4) AIRNET SERVICE sp. z o.o., Al. Krakowska 106, 02-256 Warszawa;
- 5) AirTech Solution sp. z o.o., ul. Żywiecka 39, 02-495 Warszawa;
- 6) Alfreda Perczak P.P.H. PPHU. "POL-TRANS-CATERING" EXPORT-IMPORT, ul. Osiedle 166 42-460 Mierzęcice;
- 7) Baltic Ground Services sp. z o.o., ul. 17 Stycznia 45B, 02-146 Warszawa;
- 8) BARIP Polska, ul. Zwycięzców 43/33, 03-937 Warszawa;
- 9) Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji sp. z o.o., ul. Stefana Kóska 43, 43-512 Kaniów;
- 10) Blue Airlines Solutions sp. z o.o., ul. Gen. Maczka 35, 94-328 Łódź
- 11) Business Centre Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 12) Central European Engine Services sp. z o.o. ul. 17 stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 13) DO & CO Poland sp. z o.o., ul. Sekundowa 2, 02-178 Warszawa;
- 14) EADS PZL "Warszawa-Okęcie" S.A. Al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 15) Enter Air sp. z o.o., al. Krakowska 106, 02-256 Warszawa;
- 16) Excel Handling sp. z o.o. ul. 17 Stycznia 47, 02-146 Warszawa;
- 17) Ferier sp. z o.o. ul. Krakowiaków 50, 02-255 Warszawa;
- 18) Flyjet sp. z o.o., ul. Saboty 60, 02-174 Warszawa;
- 19) Forum Związków Zawodowych, Plac Teatralny 4, 85-069 Bydgoszcz;
- 20) GENERAL AVIATION SERVICES sp. z o.o., Wiazowna, Góraszka, 05-462;
- 21) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A., Aleja Korfańtego 38, 40-161 Katowice;
- 22) GROM CARGO SERWIS Przedsiębiorstwo Usługowe Wojciech Gromadzki ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 23) GTL Service sp. z o.o., ul. Wolności 90, 42-625 Ożarów;
- 24) Helicopter.pl S.A., ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
- 25) Husair sp. z o.o., ul. Księżycowa 3, Hangar 11, 01-934 Warszawa;
- 26) IATA Poland, ul. Złota 7 lok. 18, Warszawa;
- 27) IBEX U.L. sp. z o.o.; ul. Żelazna 54, 00-852 Warszawa;
- 28) IMPEL Airport Partner sp. z o.o. ul. Ślężna 118, 53-111 Wrocław,
- 29) Izabela Seweryn CARZONI ul. Sierpniowa 2, 26-600 Radom;
- 30) Jacek Kujawa Airwashplane ul. Kołobrzaska 52 F lok. 7, 05-510 Konstancin-Jeziorna
- 31) Jet Story sp. z o.o., ul. 17 Stycznia, 02-146 Warszawa;
- 32) Jolanta Podgórska-Migut, prowadząca działalność gospodarczą pod firmą: Sklep spożywczo-przemysłowy „Bezik” Jolanta Podgórska-Migut; Hotel i Restauracja „Nowy Dwór” Zaczernie Jolanta Podgórska-Migut; Hotel i Restauracja „Nowy Dwór” Świlcza Jolanta Podgórska – Migut, 36-062 Zaczernie, Zaczernie 955A;
- 33) Krajowa Rada Lotnictwa; ul. Fabryczna 16-22/23, 00-446 Warszawa;
- 34) Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND; Lotnisko Babice, ul. Gen Kaliskiego 57 lok 11, 01-476 Warszawa;
- 35) Linetech spółka z ograniczoną odpowiedzialnością S.K.A.; ul Złota 59, 00-120 Warszawa

- 36) LOT Aircraft Maintenance Services sp. z o.o., ul. 17 stycznia 45C, 00-146 Warszawa;
- 37) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe HELISECO sp. z o.o., ul. Gen. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 38) Lotniczy Dworzec Towarowy Wrocław sp. z o.o., ul. ppłk. Stanisława Skarżyńskiego 36, 54-530 Wrocław;
- 39) Lotnisko Mielec sp. z o.o., ul. Wojska Polskiego 3 39-300 Mielec;
- 40) Lotos Air BP Polska sp. z o.o., ul. Elbląska 135, 80-718 Gdańsk;
- 41) LS Airport Services S.A., ul. Wirażowa 35, 02-158 Warszawa;
- 42) LS Technics sp. z o.o. ul. Centralna 5, 42-625 Ożarów;
- 43) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin sp. z o.o., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 44) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków - Balice sp. z o.o., ul. Kpt M. Medveckiego 1, 32-083 Balice;
- 45) Monarch Aircraft Engineering Limited (MAEL), ul. Puławska 257/167, 02-769 Warszawa;
- 46) Nayak Aircraft Service Netherlands B.V., ul. 17 stycznia 47, Weachangar, 02-146 Warszawa;
- 47) NSZZ „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80–855 Gdańsk;
- 48) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00–924 Warszawa;
- 49) Petrolot sp. z o.o., ul. Gordona Benetta 2, 02-159 Warszawa;
- 50) PLL „LOT” S.A., ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 51) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 52) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00–727 Warszawa;
- 53) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota;
- 54) Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
- 55) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta sp. z o.o.; ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- 56) Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Jana Hempla 6, 20-008 Lublin;
- 57) Port Lotniczy Poznań - Ławica sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 58) Port Lotniczy Radom S.A., ul. Żeromskiego 86, 26-600 Radom;
- 59) Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka sp. z o.o., 36-002 Jasionka 942;
- 60) Port Lotniczy Szczecin - Goleniów sp. z o.o.; ul. Glewice 1a, 72-100 Goleniów;
- 61) Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
- 62) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
- 63) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 64) Roman Kipisz- Przedsiębiorstwo Handlowo-Inwestycyjne "ER-KA", Jasionka 915, 36-001 Trzebownik;
- 65) Royal Star sp. z o.o., ul. Drogowców 7, 01-935 Warszawa;
- 66) SALT AVIATION sp. z o.o., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 67) Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
- 68) Sky Taxi sp. z o.o., ul. Namysłowska 112, 46-081 Dobrzeń Wielki;
- 69) Small Planet Airlines sp. z o.o., ul.17 Stycznia 45B, 02-146 Warszawa;
- 70) Smart Jet sp. z o.o., ul. Gen. W. Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 71) SprintAir Cargo sp. z o.o., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 72) SprintAir S.A., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 73) STAR EXECUTIVE handling & support Group sp. z o.o., ul. Leopolda Staffa 7, 41-215 Sosnowiec;
- 74) Swissport Poland sp. z o.o., ul. Żwirki i Wigury 1, 02-143 Warszawa;
- 75) TAB Pure sp. z o.o., ul. Warszawska 143D, 25-547 Kielce;
- 76) Travel Service Polska sp. z o.o.; ul. Gordona Benetta 2B, 02-159 Warszawa;
- 77) Warmia i Mazury sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szczytno;
- 78) Warsaw Dispatch sp. z o.o., ul. Nowy Świat 41a, 00-042 Warszawa;
- 79) Welcome Airport Services sp. z o.o., ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 80) WRO-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o., ul. Skarżyńskiego 36, 54-530 Wrocław;
- 81) Związek Rzemiosła Polskiego, skr. poczt. 54, 00–952 Warszawa.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na sektor finansów publicznych.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
Niemierzalne												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.											
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu												
☐ nie dotyczy												
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).							☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy					
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☒ inne:							☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:					

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.		☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
Komentarz: Projektowane rozporządzenie wprowadza obowiązek utworzenia komitetu przewoźników lotniczych w porcie lotniczym otwartym dla ruchu handlowego, w którym roczna wielkość ruchu jest nie mniejsza niż 2 000 000 pasażerów lub 50 000 ton ładunków. W portach lotniczych otwartych dla ruchu handlowego, poniżej tej wartości – zgodnie z zapisami rozporządzenia może zostać utworzony komitet przewoźników lotniczych. Dotychczasowe rozporządzenie przewidywało natomiast fakultatywność tworzenia takich komitetów w portach lotniczych obsługujących ruch handlowy, niezależnie od wielkości obsługiwanego ruchu w danym porcie lotniczym. Ponadto, zgodnie z dotychczasowym rozporządzeniem członkiem komitetu przewoźników lotniczych członkiem komitetu mógł być tylko przewoźnik lotniczy wykonujący w danym sezonie rozkładowym loty regularne lub serie lotów nieregularnych do i z danego portu lotniczego, nie zaś każdy użytkownik portu lotniczego, tak jak reguluje to obecny projekt rozporządzenia. Przyjęte rozwiązania stanowią prawidłowe wdrożenie dyrektywy handlingowej.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Przepisy rozporządzenia nie wpłyną na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Przepisy rozporządzenia nie wpłyną na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozporządzenie będzie wykonywane w okresie kilku miesięcy po jego wejściu w życie.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ocena efektów projektu nastąpi w ciągu 2 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia i zostanie przeprowadzona przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Ocena polegać będzie na analizie, czy komitety funkcjonują w tych portach lotniczych, w których jest to – zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa – obligatoryjne. Z uwagi na cele rozporządzenia, w tym ograniczenie zbędnej regulacji oraz dostosowanie przepisów krajowych do przepisów UE, nie określa się mierników.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów

Na podstawie art. 67g ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób wprowadzenia oraz znoszenia koordynacji i organizacji rozkładów lotów;
- 2) sposób 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;
- 3) sposób opracowywania i opiniowania projektu budżetu koordynatora oraz sposób zatwierdzania budżetu koordynatora oraz organizatora rozkładów lotów;
- 4) sposób obliczania wysokości opłat za koordynację i organizację rozkładów lotów wnoszonych przez przewoźników lotniczych;
- 5) sposób postępowania Prezesa Urzędu w razie zniesienia organizacji i koordynacji rozkładów lotów;
- 6) sposób wyznaczania parametrów koordynacyjnych;
- 7) sposób obliczania rekompensaty, o której mowa w art. 67d ust. 4 ustawy.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu skróty oznaczają:

- 1) rozporządzenie nr 95/93 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 22.01.1993, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 3, z późn. zm.);
- 2) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 3) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 4) Dziennik Urzędowy – Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 5) Worldwide Slot Guidelines – dokument wydawany przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych IATA.

§ 3. 1. Prezes Urzędu wprowadza koordynację albo organizację rozkładów lotów na wniosek zarządzającego lotniskiem albo z urzędu.

2. Wprowadzenie koordynacji albo organizacji rozkładów lotów następuje po przeprowadzeniu konsultacji z zarządzającym lotniskiem, przewoźnikami lotniczymi korzystającymi regularnie z lotniska, reprezentującymi ich organizacjami, przedstawicielami operatorów lotnictwa ogólnego regularnie korzystających z lotniska i instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego na lotnisku.

3. W celu przeprowadzenia konsultacji Prezes Urzędu przekazuje podmiotom, o których mowa w ust. 2, analizę przepustowości, o której mowa w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93, lub inne dokumenty, jeżeli uzna, że zawierają one istotne informacje w zakresie ograniczeń wpływających na możliwość wykonywania operacji na lotnisku.

4. Konsultacje prowadzone są w formie pisemnej.

5. W terminie 14 dni od dnia otrzymania dokumentów, o których mowa w ust. 3, podmioty, o których mowa w ust. 2, przedstawiają opinie w sprawie zasadności bądź bezzasadności wprowadzenia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów, wraz z uzasadnieniem.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

6. Prezes Urzędu może zorganizować spotkanie z podmiotami, o których mowa w ust. 2, w celu omówienia ograniczeń wpływających na wykonywanie operacji na lotnisku oraz zasadności albo bezzasadności wprowadzenia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów.

7. Podejmując decyzję w sprawie wprowadzenia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów, Prezes Urzędu bierze pod uwagę w szczególności wyniki konsultacji, wyniki analizy przepustowości, o której mowa w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93, a także ograniczenia wpływające na możliwość wykonywania operacji na lotnisku.

8. Prezes Urzędu informuje podmioty, o których mowa w ust. 2, o decyzji podjętej w sprawie wprowadzenia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów.

9. Informację o wprowadzeniu koordynacji albo organizacji rozkładów lotów ogłasza się w Dzienniku Urzędowym.

§ 4. 1. Prezes Urzędu informuje, w drodze komunikatu ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym, o wszczęciu procedury wyboru koordynatora w porcie lotniczym, wyznaczając termin na zgłaszanie kandydatur.

2. Kandydat ubiegający się o powołanie na koordynatora powinien dostarczyć:

- 1) kopię dokumentu poświadczającego wyższe wykształcenie;
- 2) kopie referencji, świadectw pracy lub innych dokumentów potwierdzających posiadanie wiedzy lub doświadczenia w zakresie planowania rozkładów lotów lub siatki połączeń;
- 3) zaświadczenie z właściwego rejestru lub inny odpowiedni dokument potwierdzający spełnienie warunków, o których mowa w art. 67b ust. 2 pkt 3 ustawy, lub ich kopię;
- 4) w przypadku obywatela polskiego – kopię dokumentu potwierdzającego biegłą znajomość języka angielskiego, a w przypadku obywatela państwa obcego – kopię dokumentów potwierdzających biegłą znajomość języka polskiego oraz angielskiego, z zastrzeżeniem przypadku, o którym mowa w art. 67b ust. 3 ustawy;
- 5) plan gospodarczy obejmujący co najmniej 2 lata działalności, a w przypadku gdy koordynacja wprowadzana jest na okres krótszy – obejmujący okres tej koordynacji, zawierający w szczególności:
 - a) opis sposobu zapewnienia koordynacji rozkładów lotów, w tym liczby etatów przeznaczonych dla realizacji koordynacji rozkładów lotów, oraz opis systemów informatycznych i teleinformatycznych wykorzystywanych do tego celu,
 - b) opis sposobu zapewnienia przyznawania czasów na start lub lądowanie, o których mowa w art. 4 pkt 5 rozporządzenia nr 95/93, poza godzinami pracy koordynatora,
 - c) opis sposobu monitoringu wykorzystania czasów na start lub lądowanie, o którym mowa w art. 4 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93,
 - d) opis sposobu udostępniania informacji, o których mowa w art. 4 ust. 8 rozporządzenia nr 95/93,
 - f) prognozowane koszty działalności ponoszone od momentu rozpoczęcia koordynacji przez okres co najmniej 2 lat, a w przypadku gdy koordynacja jest wprowadzana na okres krótszy – w podziale na sezony rozkładowe objęte planem, w rozbiciu na:
 - koszty osobowe, w tym koszty wynagrodzeń osób bezpośrednio pełniących funkcje koordynacji rozkładów lotów, ubezpieczeń społecznych, świadczeń, szkoleń, staży oraz związane z rozwojem zawodowym tych osób,
 - koszty obsługi informatycznej, w tym koszty związane z infrastrukturą informatyczną oraz oprogramowaniem służącym obsłudze systemu alokacji i monitorowania przestrzegania czasów na start lub lądowanie,
 - koszty udziału w spotkaniach, w tym koszty udziału w konferencjach slotowych, komitetach koordynacyjnych oraz innych konferencjach i spotkaniach organizowanych poza siedzibą koordynatora,
 - koszty ubezpieczenia oraz koszty administracyjne, w tym koszty obsługi prawnej oraz wynajmu pomieszczeń,
 - koszty usług obcych wraz z podaniem kategorii tych usług, a także wyjaśnienia przyczyn braku ich realizacji w ramach wewnętrznych zasobów;
- 6) kopię sprawozdania finansowego obejmującego co najmniej 2 lata działalności gospodarczej poprzedzającej zgłoszenie, jeżeli w tym okresie kandydat prowadził działalność gospodarczą;

7) oświadczenie o spełnianiu przez koordynatora warunku niezależności, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. b rozporządzenia nr 95/93/WE.

3. Jeżeli kandydat ubiegający się o powołanie na koordynatora sprawuje swoją funkcję również w innych portach lotniczych lub wykonuje inne usługi poza koordynacją rozkładów lotów, której dotyczy plan gospodarczy, przedstawia dla każdej z pozycji określonej w ust. 2 pkt. 5 lit. f, łączne koszty funkcjonowania koordynatora, wraz z uzasadnieniem wysokości kosztów alokowanych dla sprawowania koordynacji na lotnisku, którego dotyczy plan gospodarczy.

4. W przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93, poza dokumentami określonymi w ust. 2, kandydat ubiegający się o powołanie na koordynatora dołącza do zgłoszenia również projekt budżetu na okres koordynacji, uwzględniający założenia planu gospodarczego, o którym mowa w ust. 2 pkt 5.

5. Jeżeli o powołanie na koordynatora ubiega się osoba prawna, przepisy ust. 2 pkt 1-4 stosuje się odpowiednio do osób działających w jej imieniu w zakresie koordynacji rozkładów lotów oraz osób faktycznie pełniących działalność koordynacyjną.

6. Prezes Urzędu może żądać przedłożenia dodatkowych dokumentów uzupełniających w stosunku do dokumentów, o których mowa w ust. 2 pkt 5, oraz dokumentów i informacji potwierdzających spełnienie warunków, o których mowa w art. 67b ust. 2 ustawy.

7. Po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu ogłasza, w drodze komunikatu opublikowanego w Dzienniku Urzędowym, listę kandydatów na koordynatora spełniających warunki określone w art. 67b ust. 2 ustawy i przedstawia tę listę podmiotom, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93.

8. W przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93, wraz z listą kandydatów na koordynatora, o której mowa w ust. 7, Prezes Urzędu przekazuje podmiotom, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93, projekt budżetu, do którego ma zastosowanie podział kosztów wskazany w ust. 2 pkt 5 lit. f.

9. Podmiot zainteresowany ma prawo zgłoszenia Prezesowi Urzędu opinii do zgłoszonych kandydatur, w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia komunikatu w Dzienniku Urzędowym.

§ 5. 1. Prezes Urzędu powołuje, w drodze decyzji administracyjnej, koordynatora spośród kandydatów wskazanych w komunikacie, biorąc pod uwagę w szczególności ich wiedzę, doświadczenie oraz prognozowane koszty koordynacji.

2. Informację o powołaniu koordynatora ogłasza się w Dzienniku Urzędowym.

§ 6. 1. Budżet koordynatora sporządzany jest na okres 12 miesięcy obejmujących dwa kolejne sezony rozkładowe, a w przypadku wprowadzenia koordynacji na czas krótszy – na ten okres.

2. Koordynator przedstawia do zaopiniowania, w tym za pomocą poczty elektronicznej, podmiotom, o których mowa w art. 67d ust. 5 ustawy, projekt budżetu, z podziałem na koszty koordynacji, o których mowa w art. 67c ust. 4 ustawy. Do budżetu koordynatora zastosowanie ma podział kosztów, o których mowa w § 4 ust. 2 pkt 5 lit. f.

3. Podmioty, o których mowa w art. 67d ust. 5 ustawy, mogą przekazać koordynatorowi opinie do projektu budżetu nie później niż w terminie 10 dni od dnia przekazania przez koordynatora projektu budżetu.

4. W terminie 12 dni od upływu terminu, o którym mowa w ust. 3, koordynator organizuje spotkanie mające na celu konsultację otrzymanych opinii.

5. Przedstawienie do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu projektu budżetu następuje nie później niż 60 dni przed rozpoczęciem okresu, którego dotyczy budżet. W przypadku nowo powołanego koordynatora, jeżeli powyższy termin nie może być dotrzymany, przedstawienie do zatwierdzenia budżetu następuje nie później niż 45 dni od dnia doręczenia decyzji o powołaniu na koordynatora.

6. Do projektu budżetu przedstawianego Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia koordynator dołącza zgłoszone do projektu opinie, o których mowa w ust. 3, oraz informację o przebiegu oraz wynikach konsultacji otrzymanych opinii, o których mowa w ust. 4, a w przypadku nieusunięcia rozbieżności – protokół rozbieżności.

7. Korespondencja między koordynatorem a podmiotami, o których mowa w art. 67d ust. 5 ustawy, odbywa się w języku polskim lub angielskim. Korespondencja może być prowadzona za pomocą poczty elektronicznej.

8. Do zatwierdzenia nowego budżetu, o którym mowa w art. 67d ust. 9 ustawy, oraz do zatwierdzenia budżetu w przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93, przepisów ust. 2–7 nie stosuje się.

§ 7. 1. W przypadku odmowy zatwierdzenia budżetu koordynator przedkłada nowy projekt budżetu:

- 1) do zaopiniowania podmiotom, o których mowa w art. 67d ust. 5 ustawy, w terminie 7 dni od dnia doręczenia decyzji o odmowie zatwierdzenia budżetu, wyznaczając tym podmiotom termin na przekazanie opinii;
- 2) do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu – po zakończeniu konsultacji, o których mowa w pkt 1, jednakże nie później niż w terminie 21 dni od dnia doręczenia decyzji o odmowie zatwierdzenia budżetu.

Do nowego projektu budżetu przepisu § 6 ust. 4 nie stosuje się.

2. W razie niezatwierdzenia budżetu przed rozpoczęciem okresu, którego dotyczy budżet, do czasu zatwierdzenia budżetu, koszty koordynacji ponoszone są na podstawie budżetu zatwierdzonego dla poprzedniego analogicznego okresu, a w przypadku koordynatora nowo powołanego – na podstawie projektu budżetu.

§ 8. 1. Po zatwierdzeniu budżetu koordynator przesyła niezwłocznie podmiotom, które były uprawnione do opiniowania budżetu, kopie decyzji Prezesa Urzędu oraz odpisy zatwierdzonego budżetu.

2. Wysokość opłaty za koordynację publikowana jest w Dzienniku Urzędowym z początkiem każdego sezonu rozkładowego lub z początkiem okresu koordynacji, jeżeli nie pokrywa się on z okresem rozkładowym.

3. Przepisy ust. 1–2 stosuje się również do projektu budżetu, o którym mowa w § 7 ust. 2.

§ 9. Opłatę za koordynację oblicza się według następującego wzoru:

$$a = \frac{m}{y}$$

gdzie:

- a – oznacza wysokość opłaty za koordynację;
- m – oznacza łączną kwotę kosztów zaplanowanych w budżecie koordynatora podzieloną przez 2;
- y – oznacza łączną liczbę wszystkich operacji lotniczych (startów i lądowań), na które zostały przyznane czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93, wykonane w dwóch sezonach rozkładowych poprzedzających moment opracowania budżetu przez koordynatora; w przypadku koordynacji rozkładów lotów obowiązującej w okresie krótszym niż jeden sezon rozkładowy, wskazanym w decyzji wprowadzającej koordynację w danym porcie lotniczym, oznacza łączną liczbę wszystkich operacji lotniczych (startów i lądowań), na które zostały przyznane czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93, które zostały wykonane w koordynowanym czasie w dwóch ostatnich sezonach.

§ 10. 1. W przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93, zarządzający lotniskiem, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, w terminie 14 dni od dnia wprowadzenia koordynacji przez Prezesa Urzędu, informuje przewoźników lotniczych regularnie korzystających z lotniska i ich reprezentatywne organizacje, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93, oraz Prezesa Urzędu o zamiarze korzystania z prawa do rekompensaty, o którym mowa art. 67d ust. 4 ustawy.

2. W informacji, o której mowa w ust. 1, podaje się wstępną wartość rekompensaty, z zastrzeżeniem, że nie będzie ona wyższa od ostatecznej wartości rekompensaty.

3. Wstępną wartość rekompensaty oblicza się według następującego wzoru:

$$a = \frac{m}{y}$$

gdzie:

- a – oznacza wstępną wysokość rekompensaty,
- m – oznacza łączną kwotę kosztów zaplanowanych w budżecie koordynatora podzieloną przez 2,
- y – oznacza prognozowaną na okres koordynacji liczbę startów i lądowań, na które zostały przyznane czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93/WE.

4. Nie później niż w terminie 14 dni od dnia zakończenia okresu koordynacji, zarządzający lotniskiem przekazuje Prezesowi Urzędu oraz podmiotom, o których mowa w art. 67d ust. 2 pkt 1 ustawy, kalkulację ostatecznej wysokości rekompensaty.

5. Ostateczną wartość rekompensaty oblicza się według następującego wzoru:

$$a = \frac{m}{y}$$

gdzie:

- a – oznacza rzeczywistą wysokość rekompensaty,
- m – oznacza łączną kwotę kosztów zaplanowanych w budżecie koordynatora podzieloną przez 2,
- y – oznacza rzeczywistą liczbę startów i lądowań, na które zostały przyznane czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93, w okresie koordynacji.

§ 11. 1. Prezes Urzędu, sprawując nadzór, o którym mowa w art. 67b ust. 4 ustawy, ocenia działalność koordynatora w szczególności pod względem:

- 1) spełniania warunków, o których mowa w art. 67b ust. 2 i 3 ustawy;
- 2) zgodności działań z prawem;
- 3) niedyskryminacji, niezależności, neutralności i przejrzystości działania;
- 4) zgodności wydatkowania środków zgodnie z celami wynikającymi z budżetu.

2. W zakresie nadzoru, o którym mowa w art. 67b ust. 5 ustawy, 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 ich kopii.

§ 12. 1. O odwołaniu koordynatora Prezes Urzędu informuje podmioty, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93.

2. Informację o odwołaniu koordynatora ogłasza się w Dzienniku Urzędowym.

§ 13. 1. Prezes Urzędu znosi koordynację albo organizację rozkładów lotów na wniosek zarządzającego lotniskiem albo z urzędu.

2. Zniesienie koordynacji albo organizacji rozkładów lotów następuje po przeprowadzeniu konsultacji z podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 4 rozporządzenia 95/93.

3. Konsultacje prowadzone są w formie pisemnej.

4. W ramach konsultacji podmioty, o których mowa w ust. 2, przedstawiają opinie w sprawie zasadności albo bezzasadności zniesienia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów, wraz z uzasadnieniem.

5. Prezes Urzędu może zorganizować spotkanie z podmiotami, o których mowa w ust. 2, w celu omówienia zasadności albo bezzasadności zniesienia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów.

6. Informację o zniesieniu koordynacji albo organizacji rozkładów lotów ogłasza się w Dzienniku Urzędowym.

7. W przypadku zniesienia koordynacji lub organizacji rozkładów lotów i braku wprowadzenia na lotnisku odpowiednio organizacji lub koordynacji rozkładów lotów, dotychczasowy koordynator lub organizator jest zobowiązany do zwrotu środków, które pobrał z tego tytułu za okres, w którym koordynacja lub organizacja nie będzie kontynuowana.

§ 14. 1. Zarządzający lotniskiem, na którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów, w porozumieniu z koordynatorem rozkładów lotów, dwa razy do roku, przed każdym sezonem rozkładowym, wyznacza parametry koordynacyjne portu lotniczego dla przedziałów czasowych

określonych przez koordynatora, z uwzględnieniem wymogów, o których mowa w art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93.

2. Proponowane parametry koordynacyjne są przedstawiane przez zarządzającego lotniskiem do konsultacji w ramach komitetu koordynacyjnego zgodnie z art. 6 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93. Wraz z proponowanymi parametrami koordynacyjnymi zarządzający lotniskiem przedstawia komitetowi koordynacyjnemu opis metodologii wykorzystanej do opracowania tych parametrów.

3. Zarządzający lotniskiem przekazuje parametry koordynacyjne na piśmie koordynatorowi rozkładów lotów po przeprowadzeniu konsultacji, jednak nie później niż w terminie 30 dni przed wstępną datą wnioskowania o czasy na start lub lądowanie „initial submission deadline”, określoną w Worldwide Slot Guidelines. Przekazanie parametrów koordynacyjnych może nastąpić za pomocą poczty elektronicznej.

4. W zakresie zmiany parametrów koordynacyjnych w przypadku zaistnienia nagłych okoliczności i innych czynników mających wpływ na zmniejszenie czy zwiększenie przepustowości portu lotniczego, zarządzający lotniskiem:

- 1) informuje o zaistniałej okoliczności koordynatora rozkładów lotów i komitet koordynacyjny;
- 2) wyznacza nowe parametry koordynacyjne i przekazuje je koordynatorowi rozkładów lotów, jeżeli to możliwe nie później niż na 7 dni przed wstępną datą wnioskowania o czasy na start lub lądowanie „initial submission deadline”, określoną w Worldwide Slot Guidelines.

5. Informację o wyznaczeniu nowych parametrów koordynacyjnych zarządzający przekazuje niezwłocznie członkom komitetu koordynacyjnego.

6. Zarządzający lotniskiem przekazuje parametry koordynacyjne, o których mowa w ust. 3 i 4, do wiadomości Prezesa Urzędu.

§ 15. Przepisy rozporządzenia stosuje się odpowiednio do organizatora rozkładów lotów, o którym mowa w art. 67e ustawy, z wyłączeniem § 4 ust. 2 pkt 5 lit. b i d.

§ 16. Do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 17. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów (Dz. U. poz. 768), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustawy (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 67g nowelizacji ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...). Zgodnie z nim minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów prawa Unii Europejskiej oraz przepisów międzynarodowych, szczegółowe kwestie z zakresu koordynacji i organizacji rozkładów lotów.

Projekt rozporządzenia zastąpi aktualnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów (Dz. U. poz. 768). Wydanie nowego rozporządzenia ma na celu dostosowanie przepisów tego aktu wykonawczego do aktualnych potrzeb rynkowych, jak również do przepisów unijnych, w szczególności rozporządzenia Rady (EWG) 95/93/WE z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 22.01.1993, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 3, z późn. zm), dalej jako „rozporządzenie 95/93”.

Podstawowym celem wydania rozporządzenia jest wprowadzenie szczegółowych przepisów dotyczących wprowadzania i znoszenia koordynacji lub organizacji rozkładów lotów, a także powoływania i odwoływania koordynatora lub organizatora rozkładów lotów czy zatwierdzania budżetu koordynatora lub organizatora rozkładów lotów. Uszczegółowione są także kwestie dotyczące opłat za koordynację lub organizację, które umożliwią pełne stosowanie przepisów ustawy Prawo lotnicze oraz rozporządzenia 95/93.

W § 2 projektowanego rozporządzenia przewidziano słowniczek pojęć na potrzeby niniejszego rozporządzenia.

Z kolei § 3 zawiera szczegółowe regulacje w zakresie sposobu wprowadzenia koordynacji albo organizacji rozkładów lotów przez Prezesa Urzędu. W dotychczas obowiązującym stanie prawnym kwestie te nie były szczegółowo doprecyzowane. W projekcie proponuje się, aby wprowadzenie koordynacji albo organizacji następowało po przeprowadzeniu pisemnych konsultacji i zebraniu opinii zarządzającego lotniskiem, przewoźników lotniczych regularnie korzystających z lotniska, reprezentujących ich organizacji, przedstawicieli operatorów lotnictwa ogólnego regularnie korzystających z lotniska i instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego na lotnisku, poprzez przekazanie im analizy przepustowości, a także innych dokumentów, wskazujących na ograniczenia wykonywania operacji na lotnisku. Jednocześnie do zadań Prezesa Urzędu będzie należało zorganizowanie spotkania z ww. podmiotami. Wszystkie te elementy posłużą wydaniu przez Prezesa Urzędu stosownej decyzji dotyczącej ewentualnego wprowadzenia koordynacji lub organizacji rozkładów lotów, o której zostaną poinformowane wspomniane podmioty.

W § 4 został doprecyzowany sposób wyboru i powołania koordynatora. Przepis ten określa także listę dokumentów przedkładanych przez kandydata na koordynatora.

Stosownie do projektu rozporządzenia, kandydat na koordynatora będzie musiał dołączyć do zgłoszenia stosowne dokumenty, w tym projekt budżetu na okres koordynacji, uwzględniający założenia zawarte w planie gospodarczym. Dokumenty przekazywane przez kandydata na koordynatora mają służyć przede wszystkim weryfikacji przez Prezesa Urzędu spełniania przez kandydata warunków określonych w nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze. Kandydatury będą konsultowane przez Prezesa Urzędu z zainteresowanymi podmiotami. Dla zapewnienia przejrzystości procedury, lista kandydatów będzie również publikowana w Dzienniku Urzędowym ULC.

W § 5 ust. 1 projektowanego rozporządzenia wskazano kwestie, jakie powinien brać pod uwagę Prezes Urzędu przy wyborze koordynatora. m.in.: zdobyta wiedza i doświadczenie kandydata oraz prognozowane koszty koordynacji.

W projektowanym § 6 określono procedurę zatwierdzenia budżetu koordynatora, który będzie sporządzany na okres 12 miesięcy obejmujących dwa kolejne sezony rozkładowe, a w przypadku wprowadzenia koordynacji na czas krótszy, na ten okres. W przepisie tym zawarto wymogi w zakresie konsultacji projektu budżetu z zainteresowanymi podmiotami. Zmianie uległ m.in. termin przesyłania projektu budżetu. Przedstawienie do zaopiniowania przez odpowiednie podmioty projektu budżetu następowało nie później niż na 60 dni przed przedłożeniem projektu Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia. W projekcie zaproponowano, by termin ten określał czas przedstawienia projektu

budżetu, ale do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu, co ma nastąpić nie później niż 60 dni przed rozpoczęciem okresu, którego dotyczy budżet. W przypadku nowo powołanego koordynatora, kiedy powyższy termin nie może być dotrzymany, przedstawienie do zatwierdzenia budżetu ma nastąpić nie później niż 45 dni od dnia doręczenia decyzji o powołaniu na koordynatora. Powyższe zmiany usprawnią proces pomiędzy przygotowaniem projektu budżetu przez koordynatora, a przekazaniem go do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu, który także musi mieć odpowiedni czas na zapoznanie się z materiałem i podjęcie decyzji przed rozpoczęciem danego sezonu.

W § 7 projektowanego rozporządzenia uregulowano procedurę mającą zastosowanie w przypadku odmowy zatwierdzenia budżetu koordynatora. Do dotychczasowo obowiązujących przepisów dodano termin, jaki koordynator wyznaczy uprawnionym podmiotom na opiniowanie nowego projektu budżetu. Dopiero po zakończeniu konsultacji będzie on mógł przesłać do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu nowy projekt.

W § 8 projektu uregulowano kwestię informowania zainteresowanych podmiotów o zatwierdzonym budżecie koordynatora oraz kwestię publikacji wysokości opłaty za koordynację. Tutaj przepisy w dużej mierze nie uległy zmianie w porównaniu z dotychczas obowiązującymi.

W § 9 projektu uregulowano sposób obliczania wysokości opłaty za koordynację. W nowym projekcie wzór obliczenia odnosi się tylko do przewoźników, a nie tak jak poprzednio także do zarządzającego – stąd podzielenie łącznej kwoty kosztów zaplanowanych w budżecie przez dwa (drugą połowę płaci zarządzający). Dodatkowo druga wartość wzoru odnosi się do łącznej liczby wszystkich operacji (startów i lądowań), na które zostały przyznane czasy na start lub lądowanie w rozumieniu rozporządzenia nr 95/93, wykonane w dwóch sezonach rozkładowych poprzedzających moment opracowania budżetu przez koordynatora.

W § 10 projektowanego rozporządzenia wprowadzono możliwość ewentualnego pobrania rekompensaty przez zarządzającego lotniskiem w przypadku wprowadzenia koordynacji tymczasowej, o której jest mowa w art. 67d ust. 4 ustawy, a także w art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 95/93. W przypadku chęci uzyskania rekompensaty, zarządzający lotniskiem, wyliczy wstępną kwotę rekompensaty, a następnie przekaze taką informację zainteresowanym podmiotom i Prezesowi Urzędu. Po zakończeniu koordynacji zarządzający będzie miał 14 dni na wyliczenie rzeczywistej rekompensaty. Niniejsze regulacje to następstwo doświadczeń przy organizacji Euro 2012. W tym czasie zabrakło powyższych regulacji, co wywołało wiele nieporozumień pomiędzy zarządzającymi, a przewoźnikami. Przygotowując przepisy uznano, że tego typu kwestie powinny być rozpatrywane w kategoriach rynkowych i dlatego koszty powinny być także w tym przypadku dzielone pomiędzy przewoźników, którzy z tych usług korzystają, a zarządzającym.

W § 11 projektu rozporządzenia wskazano sposób sprawowania przez Prezesa Urzędu nadzoru nad koordynatorem. Przepisy te praktycznie nie uległy zmianie w porównaniu z dotychczas obowiązującymi.

W § 12 wskazano sposób informowania o odwołaniu koordynatora.

W § 13 projektowanego rozporządzenia rozbudowano procedury dotyczące zniesienia koordynacji.

W projektowanym § 14 rozporządzenia wprowadzono sposób wyznaczania parametrów koordynacyjnych, który dotychczas nie był uregulowany w rozporządzeniu. Działanie to będzie podejmowane przez zarządzającego lotniskiem w porozumieniu z koordynatorem rozkładów lotów, dwa razy do roku, przed każdym sezonem rozkładowym, dla przedziałów czasowych określonych przez koordynatora z uwzględnieniem wymogów, o których mowa w art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 95/93. Oznacza to, że parametry nie będą już zapewniane przez Państwo Członkowskie jak wskazano w rozporządzeniu 95/93, a zmiany parametrów będą mogły być zmieniane tylko w ww. czasie. To zarządzający lotniskiem będzie zobowiązany do przedstawienia parametrów wraz z metodologią do konsultacji na komitecie oraz przesłania ich w odpowiednim terminie koordynatorowi. Projekt rozporządzenia uwzględnia również możliwość zmniejszenia jak i zwiększenia parametrów przepustowości lotnisk.

Zgodnie z § 15 projektowanego rozporządzenia, przepisy rozporządzenia stosuje się odpowiednio do organizatora rozkładów lotów, o którym mowa w art. 67e ustawy, z wyłączeniem § 4 ust. 2 pkt 5 lit. b i d.

Zgodnie z § 16 projektowanego rozporządzenia, do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Zgodnie z § 17 projektowanego rozporządzenia proponuje się, żeby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie rządowy proces legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: art. 67g ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Niezbędne jest szczegółowe uregulowanie kwestii dot. koordynacji/organizacji rozkładów lotów celem wykonania przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze oraz rozporządzenia 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 (Dz. Urz. WE L 14 z 22.01.1993, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 3, z późn. zm.),

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Z uwagi na treść ustawy - Prawo lotnicze oraz system norm w Polsce, uregulowanie kwestii musi nastąpić w drodze rozporządzenia. Określenie tych kwestii w powszechnie obowiązującym akcie prawnym zapewni z jednej strony przejrzystość i jednolitość stosowania zasad i procedurę, a z drugiej możliwość ich skutecznego egzekwowania.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Co do zasady wszystkie państwa członkowskie UE są bezwzględnie zobowiązane do stosowania przepisów UE i do dostosowania do nich prawa krajowego.

W odniesieniu do opłaty koordynacyjnej przez koordynatorów czy organizatorów rozkładów lotów w UE stosuje się różne rozwiązania. W zależności od kraju działalność ta może być finansowana całościowo przez przewoźników lotniczych lub po połowie przez port lotniczy i przewoźników, a w niektórych przypadkach pochodzą z przychodów z dodatkowej działalności, opłat nawigacyjnych oraz ze środków państwowych, przy czym stosowane są różne konfiguracje tych rozwiązań oraz różny katalog podmiotów zobowiązanych do ponoszenia opłat. Poniżej przykłady państw, w których w różny sposób jest finansowana opłata:

Włochy, Portugalia- 50% przewoźnicy wg liczby operacji, 50% port lotniczy

Bułgaria- całość ze środków krajowych

Czechy- współfinansowane przez port, Czech Airlines i Travel Service

Węgry- finansowane z opłat nawigacyjnych

Wielka Brytania- współfinansowane przez porty, przewoźników i przychodów z dodatkowych działalności

Norwegia- 50% port lotniczy, 50% koncesjonowani regularni przewoźnicy z Norwegii.

Najbardziej zbliżone rozwiązania do polskiej propozycji stosowane są w Włoszech czy Portugalii. Finansowanie z opłat związanych z wykonaną operacją lotniczą zapewnia skuteczność działania koordynatora i spełnia wymóg jasności i transparentności pobieranych opłat.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Koordynator rozkładów lotów	1	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Utrudnienie w przypadku niezatwierdzenia projektu budżetu, w związku z koniecznością ponownego zwrócenia się do operatorów o wyrażenie opinii w sprawie nowej propozycji budżetu. Zwiększenie liczby dokumentów w zakresie planu gospodarczego niezbędnych do powołania

			koordynatora. W związku z zapisem dotyczącym konieczności zwrotu środków przy zniesieniu koordynacji czy organizacji rozkładów lotów za okres, w którym nie będzie ona już kontynuowana, a za którą pobrano wcześniej opłatę, konieczne będzie bardzo racjonalne pożytkowanie środków z budżetu, aby potem koordynator nie miał problemu z oddaniem tej kwoty.
Zarządzający koordynowanym lotniskiem użytku publicznego	2	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Utrudnienie przy koordynacji/ organizacji tymczasowej – przy czym jedynie w sytuacji gdy zarządzający zdecyduje się na pobieranie rekompensaty (fakultatywna, dobrowolna decyzja zarządzającego lotniskiem). W przypadku podjęcia decyzji o uiszczeniu rekompensaty przez przewoźników zwiększy się liczba procedur. Konieczne będzie m.in. wyliczenie wstępnej kwoty rekompensaty, której rzeczywista wartość nie przekroczy wartości wskazanej w informacji, a następnie przesłanie jej do przewoźników i do wiadomości Urzędu. Po zakończeniu okresu koordynacji będzie trzeba przeliczyć rzeczywistą kwotę i przesłać informację do zainteresowanych stron.
Przewoźnik lotniczy i operatorzy lotnictwa ogólnego	250	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Ułatwienia w postaci bardziej transparentnego i sprawiedliwego sposobu pobierania opłaty za liczbę operacji.
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Skutki zarówno o charakterze negatywnym (większe obciążenie pracą) jak i pozytywnym (większa kontrola podmiotów nadzorowanych).

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zasadnicze konsultacje zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie pracy Rady Ministrów i obejmą one podmioty działające w segmencie lotniczym takie jak: zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, koordynator rozkładów lotów.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

[illegible]

	Administracja publiczna	Nowe rozwiązania ze względu na ich transparentność spowodują polepszenie wizerunku administracji publicznej i prawodawstwa
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:		☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
Komentarz: Spodziewane zwiększenie liczby procedur może być w przypadku zarządzającego lotniskiem, który wg projektu rozporządzenia w czasie koordynacji/organizacji tymczasowej rozkładów lotów, będzie mógł skorzystać z prawa do rekompensaty od przewoźników, korzystających w danym okresie z koordynowanego portu. W przypadku podjęcia takiej decyzji, konieczne będzie wyliczenie wstępnej kwoty rekompensaty, której rzeczywista wartość nie może przekroczyć wartości wskazanej w informacji. Zarządzający będzie musiał przesłać je do przewoźników i do wiadomości Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a po zakończeniu okresu koordynacji ponownie przeliczyć rzeczywistą kwotę i przesłać ją do zainteresowanych stron. Kolejno przewiduje się zwiększenie procedur w zakresie wyznaczenia parametrów koordynacyjnych przez zarządzającego portem, które będą przedstawiane na komitecie i w odpowiednim terminie przesłane koordynatorowi. Projekt rozporządzenia uwzględnia również możliwość zmniejszenia jak i zwiększenia parametrów. W drugim przypadku zmiany będą musiały być dopuszczone przez komitet. Ponadto zwiększenie liczby dokumentów będzie odnosiło się bardziej szczegółowego opracowania planu gospodarczego niezbędnego do powołania koordynatora.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wpływ neutralny		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
W podstawowym zakresie wykonanie przepisów projektowanego aktu prawnego nastąpi w momencie wejścia w życie rozporządzenia. Dodatkowo, w zakresie zmian odnoszących się zatwierdzenia budżetu koordynatora, opłaty koordynacyjnej wyboru koordynatora na okres tymczasowy (jeśli zajdzie potrzeba) zmiana zaistnieje dopiero w kolejnym sezonie rozkładowym.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów projektu będzie dokonana rok po zatwierdzeniu budżetu koordynatora czy zmiany bądź powołania nowego koordynatora na nowych zasadach. W przypadku zatwierdzenia budżetu miernik będzie miał charakter jakościowy sprawdzający efektywność koordynacji rozkładów lotów.		

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Transport lotniczy:

<http://www.euaca.org/FTableList.aspx?list=94>

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie określenia zasad przy wydawaniu zwolnień z ograniczeń operacyjnych²⁾

Na podstawie art. 71d ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz państw, z których przewoźnicy lotniczy mogą ubiegać się o wydanie zwolnień, o których mowa w art. 9 i art. 10 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), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 598/2014”;
- 2) szczegółowe warunki uzyskania zwolnień, o których mowa w art. 9 i 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE;
- 3) dokumenty dołączane do wniosków o wydanie zwolnień, o których mowa w art. 9 i 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE;
- 4) wzór wniosków o wydanie zwolnień, o których mowa w art. 9 i 10 rozporządzenia nr 598/2014/UE.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) zwolnieniu dla kraju rozwijającego się – rozumie się przez to zezwolenie, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia nr 598/2014;
- 3) zwolnieniu dla operacji o wyjątkowym charakterze – rozumie się przez to zezwolenie, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia nr 598/2014.

§ 3. Wykaz państw, z których przewoźnicy lotniczy mogą ubiegać się o wydanie zwolnień, o których mowa w art. 9 i art. 10 rozporządzenia nr 598/2014, zwanych dalej „krajami rozwijającymi się”, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Użytkownik statku powietrznego może zwrócić się do Prezesa Urzędu z wnioskiem o wydanie zwolnienia dla kraju rozwijającego się nie później niż na 30 dni przed rozpoczęciem sezonu rozkładowego, podczas którego przewoźnik lotniczy planuje wykonać operację.

2. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 1, może być wydane wyłącznie dla operacji wykonywanej w porze dziennej.

3. Wzór wniosku o wydanie zwolnienia dla kraju rozwijającego się określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

4. Do wniosku, o którym jest mowa w ust. 1, użytkownik statku powietrznego dołącza:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 listopada 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie służy stosowaniu 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.

- 1) kopię świadectwa zdatności do lotu;
- 2) kopię świadectwa zdatności w zakresie hałasu;
- 3) kopię certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC);
- 4) dowód eksploatacji statku powietrznego na terenie Unii Europejskiej przez okres 5 lat przed wejściem w życie rozporządzenia nr 598/2014;
- 5) dowód zarejestrowania statku powietrznego w kraju rozwijającym się przez okres, o którym mowa w pkt 4;
- 6) dowód eksploatacji statku powietrznego przez podmiot z siedzibą w kraju rozwijającym się.

5. Prezes Urzędu wydaje zwolnienie dla krajów rozwijających się na czas nie dłuższy niż do końca danego sezonu rozkładowego.

§ 5.1. Użytkownik statku powietrznego może zwrócić się do Prezesa Urzędu z wnioskiem o wydanie zwolnienia dla operacji o wyjątkowym charakterze.

2. Wzór wniosku o wydanie zwolnienia dla operacji o wyjątkowym charakterze określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, użytkownik statku powietrznego dołącza:

- 1) kopię świadectwa zdatności do lotu;
- 2) kopię świadectwa zdatności w zakresie hałasu;
- 3) kopię certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC);
- 4) oświadczenie o celu lotu statku powietrznego.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, użytkownik statku powietrznego składa nie później, niż na 7 dni przed planowaną operacją lotniczą.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załącznik nr 1

WYKAZ KRAJÓW ROZWIJAJĄCYCH SIĘ

1. Afganistan,
2. Angola,
3. Armenia,
4. Bangladesz,
5. Benin,
6. Birma,
7. Bhutan,
8. Boliwia,
9. Burkina Faso,
10. Burundi,
11. Czaad,
12. Demokratyczna Republika Konga,
13. Dżibuti,
14. Egipt,
15. Erytrea,
16. Etiopia,
17. Filipiny,
18. Gambia,
19. Gruzja,
20. Ghana,
21. Gwatemala,
22. Gwinea,
23. Gwinea Bissau,
24. Haiti,
25. Honduras,
26. Indie,
27. Indonezja,
28. Jemen,
29. Jordania,
30. Kambodża,
31. Kamerun,
32. Kenia,
33. Kirgistan,
34. Kiribati,
35. Komory,
36. Kongo,
37. Korea Północna,
38. Kosowo,
39. Laos,
40. Lesotho,
41. Liberia,
42. Madagaskar,
43. Malawi,
44. Mali,

45. Maroko,
46. Mauretania,
47. Mikronezja,
48. Mołdawia,
49. Mongolia,
50. Mozambik,
51. Nepal,
52. Nikaragua,
53. Niger,
54. Nigeria,
55. Pakistan,
56. Papua - Nowa Gwinea,
57. Republika Środkowej Afryki,
58. Republika Vanuatu,
59. Republika Zielonego Przylądka,
60. Rwanda,
61. Salwador,
62. Senegal,
63. Sierra Leone,
64. Somalia,
65. Sri Lanka,
66. Suazi,
67. Sudan,
68. Sudan Południowy,
69. Syria,
70. Tadżykistan,
71. Tanzania,
72. Timor Wschodni,
73. Togo,
74. Tunezja,
75. Uganda,
76. Ukraina,
77. Uzbekistan,
78. Wietnam,
79. Wybrzeże Kości Słoniowej,
80. Wyspy Salomona,
81. Wyspy Świętego Tomasza i Książęca,
82. Zambia,
83. Zimbabwe.

WZÓR WNIOSKU O WYDANIE ZWOLNIENIA DLA KRAJÓW ROZWIJAJĄCYCH SIĘ

1. Imię i nazwisko wnioskującego lub nazwa operatora/dane kontaktowe:		
Adres:		
tel:	fax:	e-mail:
2. Dane statku powietrznego:		
2.1 Typ i model:		
2.2 Nr fabryczny:	2.3 Rok produkcji:	
2.4 Znaki rejestracyjne:		
2.5 Kraj rejestracji:		
2.6. Data lub daty rejestracji statku w ostatnich 5 latach:		
3. Informacje o planowanych operacjach:		
1.1. Liczba planowanych operacji/częstotliwość:		
3.3. Daty planowanych operacji::		
3.4. Rodzaj planowanych operacji:		
2. Uzasadnieni:		
4. Data:	8. Podpis wnioskującego:	

WZÓR WNIOSKU O WYDANIE ZWOLNIENIA DLA OPERACJI O WYJĄTKOWYM
CHARAKTERZE

1. Imię i nazwisko wnioskującego lub nazwa operatora/dane kontaktowe:		
Adres:		
tel:	fax:	e-mail:
2. Dane statku powietrznego:		
2.1 Typ i model:		
2.2 Nr fabryczny:	2.3 Rok produkcji:	
2.4 Znaki rejestracyjne:		
2.5 Kraj rejestracji:		
2.6. Data lub daty rejestracji statku w ostatnich 5 latach:		
3. Informacje o planowanych operacjach:		
3.1 Liczba planowanych operacji/częstotliwość:		
3.2. Daty planowanych operacji::		
3.3. Rodzaj planowanych operacji:		
4. Uzasadnienie:		
5. Data:	6. Podpis wnioskującego:	

UZASADNIENIE

Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Wydanie rozporządzenia ma związek ze zmianą ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) w art. 71a-e, która z kolei wynika z opublikowania w czerwcu 2014 r. 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 uchylające dyrektywę 2002/30/WE (Dz. Urz. UE. L 173 z 12.06.2014, str. 65). Zatem wydanie projektowanego rozporządzenia wynika z potrzeby zapewnienia zgodności przepisów prawa krajowego z normami wynikającymi z przepisów prawa międzynarodowego i Unii Europejskiej.

Rozporządzenie nr 598/2014/UE dopuszcza wprowadzenie ograniczeń operacyjnych przez właściwe organy w portach lotniczych UE, w których występuje problem nadmiernych uciążliwości akustycznych. Ograniczenia możliwe są przy spełnieniu szczegółowych kryteriów, o których mowa w rozporządzeniu.

W rozporządzeniu nr 598/2014/UE poprzez zmianę definicji samolotu marginalnie zgodnego, rozszerzono zakres możliwych do wprowadzenia ograniczeń – wskutek bardziej restrykcyjnych kryteriów jak również przez fakt, iż nowa definicja odnosi się do szerszego zakresu statków powietrznych niż tylko poddźwiękowe samoloty odrzutowe.

W przypadku wprowadzenia ograniczeń operacyjnych dla statków powietrznych marginalnie zgodnych, przepisy UE przewidują możliwość wyłączenia niektórych operatorów oraz niektórych rodzajów operacji lotniczych z tych ograniczeń. Projektowane rozporządzenie określa sposób procedowania w takim przypadku oraz doprecyzowuje pojęcie „kraje rozwijające się”.

Rozporządzenie będzie miało zastosowanie, w przypadku podjęcia decyzji o wprowadzeniu ograniczeń operacyjnych:

- w portach lotniczych, w których rocznie wykonuje się ponad 50 tys. operacji cywilnych statków powietrznych. Zgodnie z danymi statystycznymi za 2015 rok, w Polsce portem lotniczym spełniającym powyższy warunek jest lotnisko Chopina w Warszawie,
- operatorów lotniczych wykonujących operacje statkami powietrznymi marginalnie zgodnymi, o których mowa w art. 2 ust. 1 rozporządzenia 598/2014/UE, w portach lotniczych na których wykonuje się ponad 50 tys. operacji.

Zakres regulacji

Zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia 598/2014/UE oraz art. 71d ustawy Prawo lotnicze, należało doprecyzować sposób postępowania oraz określić wzór wniosku celem możliwości zwolnienia operacji lotniczych z wprowadzonych ograniczeń w drodze wyjątku zgodnie z kryteriami przytoczonymi przez rozporządzenie nr 598/2014/UE.

1. Rozporządzenie nr 598/2014/UE przewiduje możliwość odstąpienia od ograniczenia niektórych rodzajów operacji lotniczych mimo, że wykonywane są samolotami marginalnie zgodnymi. Zwolnienie z ograniczeń może również dotyczyć przewoźników z tzw. krajów rozwijających się. Projekt niniejszego rozporządzenia ma na celu uregulowanie procesu wydawania takich zwolnień od ograniczeń. W celu ułatwienia procedowania, ustawodawca zaproponował, aby wnioskujący o zwolnienie posługiwał się specjalnym wnioskiem, w którym przedstawi szczegółowe informacje o planowanych operacjach lotniczych, datach operacji, rodzajach, przewożonym tonażu itp. wraz z uzasadnieniem. Co więcej ustawodawca zaproponował aby w przypadku przewozu regularnego, przewoźnik lotniczy zwracał się do Prezesa Urzędu o zwolnienie z ograniczeń w terminie 30 dni lub wcześniej przed początkiem sezonu rozkładowego, podczas którego wykonywane będą wykonywane operacje.
2. Ze względu na brak definicji kraju rozwijającego się w rozporządzeniu nr 598/2014/UE, należało doprecyzować, jakie konkretne kraje należą do tej grupy. Wśród dostępnych

opracowań odnośnie tej tematyki, powszechnie stosowane jest podejście Banku Światowego. Za kraje rozwijające się uważa się kraje klasyfikowane przez wyżej wymienioną instytucję jako kraje o niskim i średnio niższym dochodzie narodowym (low income/lower middle income). Obecnie tj. w 2016 roku do krajów o niskim dochodzie zalicza się te, w których dochód narodowy brutto na osobę był nie wyższy niż 1045 USD bazując na danych z roku 2014. Natomiast do grupy krajów o średnio niższym dochodzie zaliczane są kraje, w których dochód narodowy brutto jest wyższy od 1.045 USD i niższy od 12.736 USD na osobę. Należy zaznaczyć, że Bank Światowy rewiduje niniejszą klasyfikację 1 lipca każdego roku publikując ją m.in. na swoich stronach internetowych (<http://data.worldbank.org/news/new-country-classifications-2015>).

3. Oprócz możliwości wyłączenia z ograniczeń lotów operatorów z krajów rozwijających się, rozporządzenie nr 598/2014/UE w art. 10 przewiduje taką możliwość dla pojedynczych operacji o wyjątkowym charakterze, jak np. lotów humanitarnych czy też lotów niedochodowych w celu modyfikacji, naprawy, przebazowania itp. Załącznik do projektowanego rozporządzenia stanowi wniosek o zwolnienie tego rodzaju pojedynczych operacji z ograniczeń operacyjnych. W tym przypadku, w związku z faktem, że wyłączenie to dotyczy pojedynczych lotów, proponuje się aby wniosek o możliwość wykonania operacji składany był na 7 dni przed planowaną operacją.
4. Proponuje się aby do wniosku o zwolnienie z ograniczeń operatorzy Lotniczy dołączali dokumenty, które potwierdzą spełnienie kryteriów, o których mowa w art. 9.1 rozp. 598/2014/UE w przypadku operatorów ubiegających się o niniejsze zwolnienie z krajów rozwijających się, jak również inne dokumenty, w tym w szczególności świadectwa zdatności do lotu, świadectwo zdatności w zakresie hałasu, certyfikat operatora lotniczego AOC.
5. Podobnie w przypadku operatorów, którzy planują wykonać operacje o charakterze wyjątkowym lub loty niehandlowe w celu przebazowania, naprawy lub modyfikacji statku powietrznego, do wniosku, o którym mowa w załączniku I dołączone powinny zostać w szczególności świadectwo zdatności w zakresie hałasu, świadectwo zdatności do lotu, a także certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC). Wniosek dla obydwu rodzaju odstępień od ograniczeń ma taką samą postać i oprócz podstawowych informacji zawiera także rubrykę, w której powinno znaleźć się uzasadnienie.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie określenia zasad przy wydawaniu zwolnień z ograniczeń operacyjnych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)		Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI	
OCENA SKUTKÓW REGULACJI			
1. Jaki problem jest rozwiązywany?			
Rozporządzenie jest konieczne ze względu na nowelizację ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze w art. 71a–e, które zostało wymuszone wejściem w życie rozporządzenia 598/2014/UE. Rozporządzenie ma na celu doprecyzowanie sposobu i warunków udzielania zwolnień z ograniczeń operacyjnych dla operatorów z krajów rozwijających się oraz dla pojedynczych operacji o charakterze wyjątkowym. Rozporządzenie określa wymagane dokumenty konieczne do ubiegania się o powyższe zwolnienie jak również terminy załatwienia sprawy. Co więcej zaproponowano doprecyzowanie terminu „kraje rozwijające się”, co było wymuszone ogólnym zapisem rozporządzenia 598/2014/UE.			
2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt			
Rozporządzenie w związku z koniecznością dostosowania do znowelizowanych przepisów UE (zmiana dyrektywy 2002/30/WE na rozporządzenie 598/2014/UE) umożliwi operatorom lotniczym ubiegać się o ewentualne zwolnienia z możliwych ograniczeń operacyjnych, o ile spełniają oni określone warunki. Warunki te wymienione zostały zarówno w rozporządzeniu 598/2014/WE jak i doprecyzowane zostały niniejszym aktem prawnym. W celu doprecyzowania definicji kraje rozwijające się, skorzystano z analiz Banku Światowego, aktualizowanych każdego roku. Ponadto sporządzono wzór wniosku o ubieganie się o zwolnienie z ograniczeń operacyjnych, w którym konieczne jest przedstawienie szeregu podstawowych informacji o rodzaju statku powietrznego, operatorze oraz liczby i rodzaju operacji. Co więcej dookreślono rodzaj pozostałych dokumentów niezbędnych do wydania ewentualnego zwolnienia z ograniczeń.			
3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?			
Kraje UE zgodnie z rozporządzeniem 598/2014/UE mają obowiązek wdrożyć przepisy zapewniając w określonych przypadkach ulgowe traktowanie niektórych rodzajów operacji lotniczych operatorów z niektórych krajów – krajów rozwijających się. Brakuje jednoznacznej definicji krajów rozwijających się, jedną ze stosowanych przez kraje/organizacje jest zaproponowana przez ustawodawcę. Aktualnie brakuje informacji, w jaki sposób inne kraje rozwiązały niniejsze zagadnienia w związku z tym, iż niniejszy akt prawny jest nowy.			
4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie
Podmioty wykonujące operacje lotnicze w zakr. AOC	44 podmioty	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie
Zarządzający lotniskami	1 podmiot aktualnie,	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie
5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji			

Konsultacje publiczne zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie pracy Rady Ministrów

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych.											

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń.								

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

☐ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☒ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
Komentarz:	
9. Wpływ na rynek pracy	
Nie wpłynie. Zmiany dotyczą sposobu procedowania.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Nie dotyczy.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Od dnia, w którym wejdą w życie znowelizowane przepisy rozporządzenia.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Planowany efekt może powstać po wejściu w życie projektu. Brak konieczności określenia mierników.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Nie dotyczy.	

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie konsultacji w celu wprowadzenia ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym²⁾

Na podstawie art. 71e ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 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 ustawy z dnia 3 lipca 2003 r – Prawo lotnicze;
- 3) katalog podmiotów uprawnionych do uczestnictwa w konsultacjach;
- 4) szczegółowy sposób oraz terminy, w jakich podmioty, o których mowa w art. 71b ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r.– Prawo lotnicze, przekazują zarządzającemu portem lotniczym, informacje określone zgodnie z pkt. 1.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 3) rozporządzeniu 598/2014 – rozumie się przez to rozporządzenie 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);
- 4) ograniczeniach operacyjnych – rozumie się przez to ograniczenia operacyjne, o którym mowa w art. 2 pkt 6 rozporządzenia 598/2014;
- 5) zarządzającym portem lotniczym – rozumie się przez to podmiot zarządzający portem lotniczym, o którym mowa w art. 2 pkt 2 rozporządzenia 598/2014;
- 6) konsultacjach – rozumie się przez to konsultacje, o których mowa w art. 6 ust. 2 lit. d rozporządzenia 598/2014, prowadzone przez zarządzającego portem lotniczym.

§ 3. Zakres informacji wymaganych do przeprowadzenia konsultacji w celu wprowadzenia ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym, o którym mowa w art. 71a ustawy określa załącznik do rozporządzenia.

§ 4. 1. Zarządzający portem lotniczym, w terminie 14 dni od dnia złożenia do Prezesa Urzędu wniosku w sprawie wprowadzenia ograniczeń operacyjnych albo od dnia przekazania przez Prezesa Urzędu wniosku właściwego terytorialnie wojewody, o którym mowa w art. 71a ustawy, występuje z

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie służy stosowaniu 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.

wnioskiem o dostarczenie informacji określonych w załączniku do rozporządzenia, do organów i jednostek właściwych ze względu na rodzaj informacji.

2. Właściwy terytorialnie Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska na wniosek zarządzającego portem lotniczym, na którym jest planowane wprowadzenie ograniczeń operacyjnych, przekazuje opinie odnośnie skarg, sytuacji akustycznej wokół lotniska, wniosków z przeprowadzonych pomiarów poziomu hałasu w sąsiedztwie lotniska.

3. Przewoźnicy lotniczy funkcjonujący na lotnisku przedkładają, na wniosek zarządzającego portem lotniczym, informacje o planach dotyczących rozwoju siatki połączeń i wykorzystywanej floty perspektywie co najmniej trzech lat.

4. Informacje na temat planowanej floty uwzględniają w sposób szczególny dane o statkach marginalnie zgodnych, o których mowa w art. 2 pkt 4 rozporządzenia 598/2014.

5. Organy i jednostki, o których mowa w ust. 1, dostarczają informacje nie później niż w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku.

6. Przepisy rozdziału 8 Działu I ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257) stosuje się odpowiednio.

§ 5. 1. Zarządzający portem lotniczym przed złożeniem do Prezesa Urzędu wniosku w sprawie wprowadzenia ograniczeń operacyjnych przeprowadza konsultacje.

2. W przypadku złożenia przez właściwego terytorialnie wojewodę do Prezesa Urzędu wniosku w sprawie wprowadzenia ograniczeń operacyjnych, konsultacje przeprowadza zarządzający portem lotniczym nie później niż 2 miesiące od dnia przekazania przez Prezesa Urzędu wniosku. Na okres tych konsultacji zawiesza się postępowanie w sprawie wprowadzania ograniczeń operacyjnych.

§ 6. Zarządzający portem lotniczym zaprasza do udziału w konsultacjach:

- 1) wójta (burmistrza, prezydenta miasta) gminy, na której środowisko oddziałuje port lotniczy;
- 2) przedsiębiorcę, którego siedziba znajduje się na terenie gminy, na której środowisko oddziałuje port lotniczy;
- 3) użytkownika statku powietrznego wykonującego operacje lotnicze w danym porcie lotniczym;
- 4) menadżera sieci, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 185 z 15.07.2011, str. 1, z późn. zm.³⁾);
- 5) odpowiednie instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;
- 6) koordynatora, w przypadku portu lotniczego, w którym wprowadzono koordynację rozkładów lotów.

§ 7. 1. Zaproszenie, o którym mowa w § 6, zawiera co najmniej:

- 1) wskazanie celu konsultacji;
- 2) wskazanie adresu elektronicznego zarządzającego portem lotniczym, pod którym możliwe będzie składanie korespondencji;
- 3) informację o obowiązujących ograniczeniach operacyjnych w porcie lotniczym;
- 4) informację o proponowanych ograniczeniach operacyjnych;

³⁾ Zmiany tekstu wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 128 z 9.05.2013, str. 1 oraz w Dz. Urz. UE L 272 z 13.09.2014, str. 11.

5) ocenę opłacalności ograniczeń operacyjnych;

6) wskazanie o możliwości wyboru formy elektronicznej konsultacji.

§ 8. 1. Zaproszenie, o którym mowa w § 5, zarządzający portem lotniczym doręcza za pokwitowaniem przez operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 1481 oraz 2018 r. poz. 106, 138 i 650).

2. Przepisy art. 45–47 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.

§ 9. 1. Podmiot, o którym mowa w § 6, w ciągu 14 dni od dnia otrzymania pisma zgłasza swój udział w konsultacjach.

2. Przy obliczaniu terminu nie uwzględnia się dnia, w którym podmiot otrzymał zaproszenie.

3. Termin uważa się za zachowany, jeżeli przed jego upływem zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1, zostało:

1) nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe;

2) wysłane w formie kopii elektronicznej na adres elektroniczny wskazany przez zarządzającego portem lotniczym w zaproszeniu.

§ 10. 1. Konsultacje prowadzone są w formie pisemnej, przez wymianę korespondencji pomiędzy zarządzającym portem lotniczym a podmiotami, które zgłosiły swój udział w konsultacjach, zwanymi dalej „konsultantami”.

2. Przepisy § 8 stosuje się odpowiednio.

§ 11. 1. Konsultacje prowadzone są w formie elektronicznej w przypadku gdy co najmniej połowa konsultantów wyrazi na to zgodę.

2. Forma elektroniczna konsultacji polega na wymianie korespondencji pomiędzy zarządzającym portem lotniczym a konsultantami poprzez ich adresy poczty elektronicznej.

§ 12. Konsultację dzieli się na etapy: zaproszenia, informacyjny oraz końcowy.

§ 13. 1. Etap zaproszenia składa się z:

1) zaproszenia, o którym mowa w § 6;

2) zgłoszenia konsultanta wraz z przedstawieniem uwag do informacji przedstawionych przez zarządzającego portem lotniczym.

2. Etap zaproszenia kończy się sporządzeniem przez zarządzającego portem lotniczym sprawozdania zawierającego w szczególności:

1) listę podmiotów, do których zostało wysłane zaproszenie;

2) listę konsultantów;

3) uwagi konsultantów wraz ze stanowiskiem zarządzającego portem lotniczym.

3. Kopia sprawozdania jest przekazywana konsultantom oraz jest publikowana na stronie internetowej zarządzającego portem lotniczym.

§ 14. 1. Etap informacyjny składa się z:

1) przekazania konsultantom przez zarządzającego portem lotniczym ograniczeń operacyjnych wraz z oceną opłacalności oraz wyznaczeniem terminu na zajęcie stanowiska, zmodyfikowanych po etapie zaproszenia;

2) zgłoszenia przez konsultantów uwag do informacji przedstawionych przez zarządzającego portem lotniczym.

2. Etap informacyjny kończy się sporządzeniem przez zarządzającego portem lotniczym sprawozdania. Przepisy § 13 ust. 2–3 stosuje się odpowiednio.

§ 15. Etap końcowy składa się z:

1) przekazania konsultantom przez zarządzającego portem lotniczym ograniczeń operacyjnych wraz z oceną opłacalności oraz wyznaczeniem terminu na zajęcie stanowiska, zmodyfikowanych po etapie zaproszenia;

2) zgłoszenia przez konsultantów uwag do informacji przedstawionych przez zarządzającego portem lotniczym.

§ 16. Każdy z etapów, o których mowa w § 14 i 15, nie może być krótszy niż 1 miesiąc oraz dłuższy niż 2 miesiące.

§ 17. 1. W ramach etapów, o których mowa w § 14 i 15, na wniosek co najmniej połowy konsultantów, zarządzający portem lotniczym może zorganizować spotkanie z konsultantami.

2. Zarządzający portem lotniczym wyznacza termin spotkania nie później niż na 14 dni od dnia otrzymania ostatniego wymaganego wniosku przez zarządzającego portem lotniczym.

3. Do udziału w spotkaniach zarządzający portem lotniczym zaprasza wszystkich konsultantów.

4. Zarządzający portem lotniczym sporządza sprawozdanie ze spotkania, zawierające w szczególności zgłoszone w trakcie spotkania uwagi wraz ze stanowiskiem zarządzającego portem lotniczym. Kopia sprawozdania jest przekazywana uczestnikom spotkania oraz jest publikowana na stronie internetowej zarządzającego portem lotniczym.

§ 18. 1. Zarządzający portem lotniczym, po zakończeniu konsultacji sporządza sprawozdanie, które przedstawia wynik konsultacji, o którym mowa w art. 71b ust. 5 ustawy.

2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:

1) ustalone w trakcie konsultacji ograniczenia operacyjne;

2) ocenę opłacalności ograniczeń operacyjnych;

3) informacje, o których mowa w załączniku do rozporządzenia;

4) sprawozdania z etapu zaproszenia, informacyjnego oraz ze spotkań z konsultantami;

5) zestawienie uwag z etapu końcowego konsultacji wraz ze stanowiskiem zarządzającego portem lotniczym.

3. Zarządzający portem lotniczym przedstawia sprawozdanie Prezesowi Urzędu, nie później niż 14 dni od dnia zakończenia etapu końcowego.

4. Zarządzający portem lotniczym publikuje na stronie internetowej kopię sprawozdania.

§ 19. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia³⁾.

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 stycznia 2007 r. w sprawie określenia zakresu informacji wymaganych do wydania decyzji o wprowadzeniu ograniczeń lub zakazów operacji lotniczych w celu ograniczenia hałasu emitowanego na lotnisku (Dz. U. poz. 133), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

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

**ZAKRES INFORMACJI WYMAGANYCH DO PRZEPROWADZENIA KONSULTACJI W CELU
WPROWADZENIA OGRANICZEŃ OPERACYJNYCH W PORCIE LOTNICZYM, O KTÓRYM
MOWA W ART. 71A UST. 1 USTAWY**

1. Informacje ogólne

1.1. Nazwa lotniska.

1.2. Nazwa zarządzającego lotniskiem.

1.3. Wykaz dokumentów, na podstawie których sporządzone zostały informacje wymagane do wydania decyzji o wprowadzeniu ograniczeń lub zakazów wykonywania operacji lotniczych, w szczególności:

- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
- mapa akustyczna,
- program ochrony środowiska przed hałasem,
- przegląd ekologiczny,
- sporządzone zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799) i przepisami wydanymi na jej podstawie.

2. Informacje dotyczące stanu aktualnego

2.1. Przyjęte podstawy do proponowanych ograniczeń operacyjnych, sytuacji akustycznej obszarów sąsiadujących wokół lotniska, w tym w szczególności informacje, o których mowa w załączniku I do rozporządzenia 598/2014 oraz oceny opłacalności przyjętych środków, o której mówi załącznik II do rozporządzenia 598/2014 w punkcie „informacje dotyczące zarządzania hałasem”:

UZASADNIENIE

Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Wydanie rozporządzeń ma związek ze zmianą ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze w art. 71a–e, która z kolei wynika z opublikowania w czerwcu 2014 r. 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). Zatem wydanie projektowanego rozporządzenia wynika z potrzeby zapewnienia zgodności przepisów prawa krajowego z normami wynikającymi z przepisów prawa Unii Europejskiej.

Rozporządzenie dopuszcza wprowadzenie ograniczeń operacyjnych przez właściwe organy w portach lotniczych UE, w których występuje problem nadmiernych uciążliwości akustycznych. Ograniczenia możliwe są przy spełnieniu szczegółowych kryteriów, o których mowa w rozporządzeniu.

W rozporządzeniu nr 598/2014/UE poprzez zmianę definicji samolotu marginalnie zgodnego, rozszerzono zakres możliwych do wprowadzenia ograniczeń – wskutek bardziej restrykcyjnych kryteriów jak również przez fakt, iż nowa definicja odnosi się do szerszego zakresu statków powietrznych niż tylko poddźwiękowe samoloty odrzutowe. Przepisy UE, w przypadku podjęcia działań odnośnie wprowadzenia ograniczeń operacyjnych, wprowadzają konieczność przeprowadzenia stosownych konsultacji określając minimalną liczbę zainteresowanych podmiotów, a pozostawiając w gestii państwa członkowskiego sposób ich uregulowania. Sposób ten określony jest przez projektowane rozporządzenie.

Rozporządzenie będzie miało zastosowanie, w przypadku podjęcia decyzji o wprowadzeniu ograniczeń operacyjnych:

- w portach lotniczych, w których rocznie wykonuje się ponad 50 tys. operacji cywilnych statków powietrznych. Zgodnie z danymi statystycznymi za 2015 rok, w Polsce portem lotniczym spełniającym powyższy warunek jest lotnisko Chopina w Warszawie,
- operatorów lotniczych wykonujących operacje statkami powietrznymi marginalnie zgodnymi, o których mowa w art. 2 ust. 1 rozporządzenia nr 598/2014/UE, w portach lotniczych na których wykonuje się ponad 50 tys. operacji, dla organów ochrony środowiska, w tym w szczególności Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska właściwego terytorialnie ze względu na położenie portu lotniczego, na którym mogą zostać wprowadzone ograniczenia operacyjne.

Zakres regulacji

Zgodnie z art. 71d należało określić szczegółowy sposób procedowania podczas prowadzonych konsultacji społecznych oraz określić sposób i terminy dla podmiotów udzielających istotnych informacji celem ewentualnego wdrożenia ograniczeń operacyjnych na lotniskach.

1. Z uwagi na ogólnie przyjęty terminarz ustalania rozkładów lotów na dany sezon rozkładowy przez przewoźników regularnych, ustawodawca zdecydował aby początek konsultacji rozpoczął się nie później niż na 6 miesięcy przed złożeniem wniosku do Prezesa Urzędu o wprowadzenie ograniczeń. Termin ten jest również determinowany zapisami art. 6d rozporządzenia nr 598/2014/UE oraz zapewnieniem wszystkim stronom rzeczywistej możliwości wzięcia w nich udziału.
2. Projekt zakłada, aby wszystkie zainteresowane strony miały możliwość partycypowania w konsultacjach. W zależności od potrzeb proponuje się, aby konsultacje odbywały się zarówno w formie pisemnej jak i poprzez organizowane spotkania zarówno z inicjatywy zarządzającego lotniskiem, jak i pozostałych zainteresowanych stron i/lub ich przedstawicieli.
3. W związku z tym, że zarządzający lotniskiem wnioskujący o ograniczenia jest zobowiązany przeprowadzić szereg analiz, o których mowa m.in. w aneksie I do rozporządzenia nr

598/2014/UE, w celu ich wykonania niezbędne jest uzyskanie przez niego stosownych informacji, nie będących w jego posiadaniu. Kwestie zarządzania hałasem, w warunkach polskich, są rozdzielone wśród instytucji różnego szczebla zarówno samorządowego jak i centralnego. Rozporządzenie konstruuje podstawy prawne/warunki dla zarządzającego lotniskiem do możliwości uzyskania odpowiednich informacji w określonych terminach. Instytucjami, które są w posiadaniu danych o jakości środowiska, a w tym przypadku o poziomie hałasu oraz wielkości jego oddziaływania są instytucje podległe Ministerstwu Środowiska oraz Wojewody, w tym w szczególności właściwe terytorialnie Wojewódzkie Inspektoraty Ochrony Środowiska. Władze samorządowe są z kolei kompetentnymi organami w zakresie planowania przestrzennego, sporządzania programów ochrony środowiska oraz wprowadzania obszarów ograniczonego użytkowania (uchwała Sejmiku Wojewódzkiego lub Rady powiatu oraz Urzędy Miast). W związku z powyższym w projektowanym rozporządzeniu zaproponowano, aby powyższe instytucje były zobowiązane do przekazywania niezbędnych informacji będących w ich posiadaniu.

Zgodność regulacji z prawem UE – projektowane regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie konsultacji w celu wprowadzenie ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mib.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: art. 71e ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozporządzenie jest konieczne ze względu na nowelizację ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze w zakresie art. 71a–e, które zostało wymuszone wejściem w życie rozporządzenia nr 598/2014/UE.

Rozporządzenie ma na celu doprecyzowanie sposobu i warunków przeprowadzenia konsultacji podczas ewentualnego procesu wdrażania ograniczeń operacyjnych w portach lotniczych dla statków powietrznych marginalnie zgodnych. Ponadto celem jest określenie podmiotów i sposobu postępowania między nimi a zarządzającymi lotniskami w przypadku konieczności pozyskania określonych informacji na temat sytuacji akustycznej oraz planów zagospodarowania przestrzennego.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rozporządzenie w związku z koniecznością dostosowania do znowelizowanych przepisów UE (zmiana dyrektywy 2002/30/WE na rozporządzenie nr 598/2014/UE) umożliwi uwzględnienie zainteresowanych stron w prowadzonych konsultacjach społecznych w przypadku stwierdzenia nadmiernych uciążliwości akustycznych w związku z eksploataowaniem na danym lotnisku statków powietrznych marginalnie zgodnych.

Określenie zainteresowanych stron podczas konsultacji, określenie ich terminów oraz sposobu spowoduje większą przejrzystość oraz pewność co do uwzględnienia interesów różnych podmiotów.

Określenie instytucji współpracujących w przypadku planowanego wdrożenia ograniczeń operacyjnych, sposobu procedowania umożliwi zarządzającemu dostęp do niezbędnych informacji w wymaganym terminie.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Kraje UE zgodnie z rozporządzeniem nr 598/2014/UE mają obowiązek wdrożyć przepisy zapewniając zainteresowanym stronom przejrzystość postępowania podczas określania i stosowania środków zapobiegających wzrost uciążliwości akustycznych uwzględniając interes ekonomiczny użytkowników portu lotniczego jak i samego zarządzającego lotniskiem.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie
Podmioty wykonujące operacje lotnicze w zakr. AOC	44 podmioty	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie
Zarządzający lotniskami	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie
WIOŚ właściwy terytorialnie	1 podmiot aktualnie	Dane własne organu (ULC)	Normatywne,
Urząd miasta właściwy terytorialnie	1 podmiot aktualnie	Dane własne organu (ULC)	Normatywne

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji												
Konsultacje publiczne zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie pracy Rady Ministrów												
6. Wpływ na sektor finansów publicznych												
(ceny stałe z r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Brak wpływu na sektor finansów publicznych.										
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
Niemierzalne												

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń.		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	tak nie nie dotyczy	
zmniejszenie liczby dokumentów zmniejszenie liczby procedur skrócenie czasu na załatwienie sprawy inne:	zwiększenie liczby dokumentów zwiększenie liczby procedur wydłużenie czasu na załatwienie sprawy inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	tak nie nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Nie wpłynie. Zmiany dotyczą sposobu procedowania.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
środowisko naturalne sytuacja i rozwój regionalny inne:	demografia mienie państwowe	informatyzacja zdrowie
Omówienie wpływu	Nie dotyczy.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Od dnia, w którym wejdą w życie znowelizowane przepisy rozporządzenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Planowany efekt może powstać po wejściu w życie projektu. Brak konieczności określenia mierników.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾ ORAZ MINISTRA
OBRONY NARODOWEJ²⁾

z dnia

w sprawie użycia lasera lub światła z innych źródeł w strefach przestrzeni powietrznej

Na podstawie art. 87a ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób wyznaczania stref przestrzeni powietrznej wykorzystywanych do żeglugi powietrznej, w których emitowanie lub powodowanie emisji 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 pokładzie tego statku;
- 2) szczegółowe warunki użycia lasera lub światła z innych źródeł w strefach, o których mowa w pkt 1;
- 3) tryb wydawania zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł w strefach, o których mowa w pkt 1;
- 4) właściwość Ministra Obrony Narodowej oraz instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego w zakresie wydawania zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł w strefach, o których mowa w pkt 1;
- 5) sposób naniesienia stref, o których mowa w pkt 1, na mapę.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Minister Obrony Narodowej kieruje działem administracji rządowej – obrona narodowa, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. poz. 99).

§ 2. 1. W przestrzeni powietrznej wykorzystywanej do żeglugi powietrznej określa się następujące strefy, w których emitowanie lub powodowanie emisji 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 pokładzie tego statku:

- 1) w przypadku lotnisk, dla których zapewnia się służbę kontroli lotniska (TWR – Aerodrome Control Service) albo lotniskową służbę informacji powietrznej (AFIS – Aerodrome Flight Information Service):
 - a) dla laserów i światła z reflektorów poszukiwawczych (szperaczy) – strefę obejmującą przestrzeń powietrzną w bezpośrednim otoczeniu lotniska w promieniu 5 600 m (3 Mm) od punktu odniesienia lotniska i ograniczoną płaszczyznami bocznymi położonymi w odległości 18 500 m (10 Mm) wzdłuż linii centralnej przyrządowej drogi lub dróg startowych we wszystkich kierunkach oraz 500 m (1 600 ft) po obu jej lub ich stronach, z uwzględnieniem podejścia do lądowania z przesunięciem (offset) w taki sposób, że linia kursu radiolatarni kierunku przecina przedłużoną oś centralną drogi startowej pod kątem nieprzekraczającym 5° w każdą stronę osi centralnej drogi startowej,
 - b) dla lampionów i balonów z diodami LED – strefę obejmującą przestrzeń powietrzną w bezpośrednim otoczeniu lotniska w promieniu 18 500 m (10 Mm) od punktu odniesienia lotniska,
 - c) dla ogní sztucznych (fajerwerków) – strefę obejmującą przestrzeń powietrzną w bezpośrednim otoczeniu lotniska w promieniu 9 250 m (5 Mm) od punktu odniesienia lotniska;
- 2) w przypadku lądowiska przyszpitalnego wpisanego do ewidencji lądowisk, o której mowa w art. 93 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, na wniosek podmiotu leczniczego wymienionego w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej (Dz. U. z 2018 r. poz. 160, 650, 1128, 1375, 1532, 1629, 1669 i 1693) – strefę obejmującą przestrzeń powietrzną w bezpośrednim otoczeniu lądowiska w promieniu 1 850 m (1 Mm) od punktu odniesienia lądowiska.

2. Punkt odniesienia lotniska albo lądowiska, o których mowa w ust. 1, jest publikowany w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP Polska – Aeronautical Information Publication), wchodzącym w skład Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych.

3. Strefy, o których mowa w ust. 1, są nanoszone na mapę, która jest zamieszczana na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz instytucji zapewniającej służbę ruchu

lotniczego właściwej terytorialnie do wydania zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł, a także publikowana w AIP Polska.

4. Sposób naniesienia stref, o których mowa w ust. 1, na mapę jest określony w załączniku do rozporządzenia.

§ 3. 1. Laser lub światło z reflektorów poszukiwawczych (szperaczy) mogą być używane w zakresie czasowym, horyzontalnym, pionowym i odległościowym oraz o natężeniu, zgodnie z warunkami rozpoczęcia, przerywania, wznowienia i zakończenia ich użycia, określonymi w zgodzie na ich użycie, przy czym warunki te określa się dla użycia lasera o natężeniu powyżej 50 nW/cm².

2. Lampiony i balony z diodami LED oraz ognie sztuczne (fajerwerki) mogą być używane w zakresie czasowym zgodnie z warunkami rozpoczęcia, przerywania, wznowienia i zakończenia ich użycia określonymi w zgodzie na ich użycie.

§ 4. 1. Wniosek o wydanie zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł zawiera:

- 1) imię i nazwisko albo nazwę, siedzibę albo adres, a także numer telefonu, faksu lub adres poczty elektronicznej wnioskodawcy;
- 2) informacje o użyciu lasera lub światła z innych źródeł, w tym ich rodzaj, nazwę wydarzenia, miejsce, datę i czas lokalny jego rozpoczęcia i planowany czas zakończenia;
- 3) lokalizację geograficzną użycia lasera lub światła z innych źródeł w podstawowym układzie odniesienia Światowego Systemu Geodezyjnego (WGS-84 – World Geodetic System 1984) wraz z:
 - a) wysokością bezwzględną miejsca wydarzenia w metrach n.p.m.,
 - b) wysokością osadzenia lasera lub światła z innych źródeł w metrach – jeżeli źródło światła znajduje się na obiekcie,
 - c) określeniem kierunku i kąta wiązki lasera lub światła z reflektorów poszukiwawczych (szperaczy) w stopniach kątowych;
- 4) opis użycia lasera lub światła z innych źródeł, w tym informacje o planowanym kolorze, zasięgu i natężeniu wiązki lasera lub światła z innych źródeł oraz liczbie balonów z diodami LED lub wysokości użycia ogni sztucznych (fajerwerków);
- 5) imię, nazwisko oraz numer telefonu osoby obsługującej laser lub światło z innych źródeł.

2. Zgoda na użycie lasera lub światła z innych źródeł określa:

- 1) warunki rozpoczęcia, przerwania, wznowienia i zakończenia użycia lasera lub światła z innych źródeł;
- 2) organ zapewniający służbę ruchu lotniczego, z którym dokonuje się uzgodnień przed rozpoczęciem użycia lasera lub światła z innych źródeł – jeżeli jest to niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

§ 5. Zgodę na użycie lasera lub światła z innych źródeł wydaje:

- 1) Minister Obrony Narodowej – w przypadku lotnisk wpisanych do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych;
- 2) właściwa terytorialnie instytucja zapewniająca służbę ruchu lotniczego (ATS – Air Traffic Service), wskazana na mapie, o której mowa w § 2 ust. 3 – w przypadku lotnisk innych niż lotniska, o których mowa w pkt 1, oraz lądowisk przyszpitalnych.

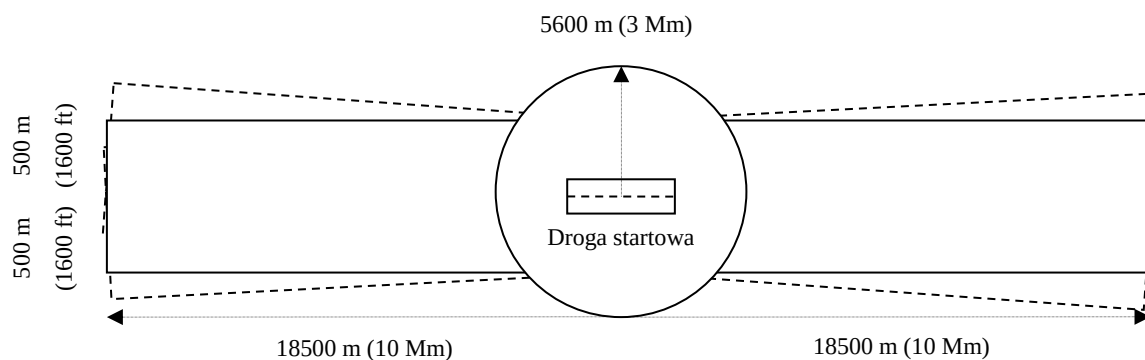
§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

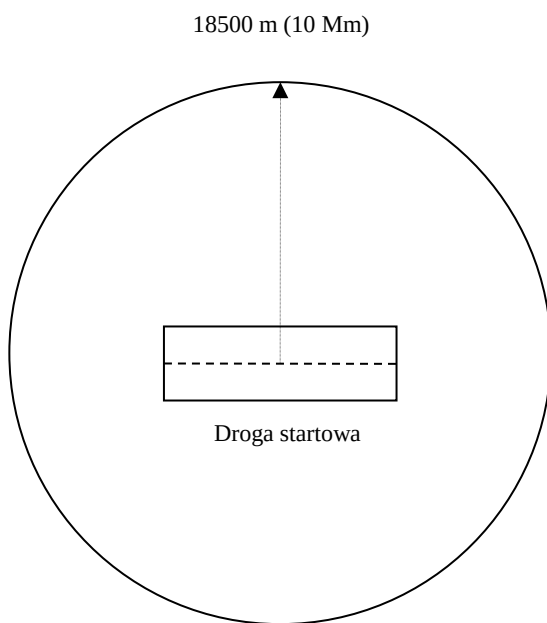
MINISTER OBRONY NARODOWEJ

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury oraz
Ministra Obrony Narodowej
z dnia ... (poz. ...)

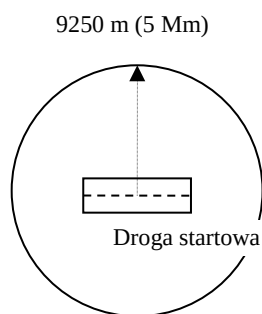
Sposób naniesienie na mapę stref przestrzeni powietrznej wykorzystywanych do żeglugi powietrznej, w których emitowanie lub powodowanie emisji wiązki lasera lub światła z innych źródeł w kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować olśnienie, oślepienie lub wystąpienie poświaty, i mogący stworzyć zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego albo życia lub zdrowia załogi lub pasażerów na pokładzie tego statku



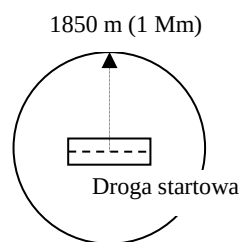
Rys. 1. Użycie laserów i światła z reflektorów poszukiwawczych (szperaczy) w otoczeniu lotnisk



Rys. 2. Użycie lampionów i balonów z diodami LED w otoczeniu lotnisk



Rys. 3. Użycie ogni sztucznych (fajerwerków) w otoczeniu lotnisk



Rys. 4. Użycie laserów i światła z innych źródeł w otoczeniu lądowisk przyszpitalnych

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie użycia lasera lub światła z innych źródeł w strefach przestrzeni powietrznej stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 87a ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zmienionej ustawą z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Przedmiotowy projekt ma na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa statków powietrznych, poprzez uregulowanie w przepisach prawa stref przestrzeni powietrznej wykorzystywanych do żeglugi powietrznej, w których emitowanie lub powodowanie emisji wiązki lasera lub światła z innych źródeł w kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować olśnienie, oślepienie lub wystąpienie poświaty, może stworzyć zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego albo życia lub zdrowia załogi lub pasażerów na pokładzie tego statku. Ponadto projekt określa warunki użycia lasera lub światła z innych źródeł (*vide* § 3). Biorąc pod uwagę, że ustawa – Prawo lotnicze przyjęła jako zasadę wydawanie zgód na użycie lasera lub światła z innych źródeł, projekt – w uzupełnieniu tych regulacji – stanowi, iż szczegółowe parametry tego użycia oraz m.in. ramy czasowe będą określane w zgodzie na użycie lasera lub światła z reflektorów poszukiwawczych (*szperaczy*).

W projekcie rozporządzenia uwzględniono przepisy pkt 2.18 oraz 2.18.5 Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.), który określa koordynację działalności mogącej zagrozić bezpieczeństwu cywilnych statków powietrznych oraz obowiązek podjęcia odpowiednich działań w celu zniwelowania negatywnych skutków promieniowania laserowego na operacje lotnicze. Uwzględniono także przepisy rozdziału 5 tomu II Załącznika 14 do ww. Konwencji, w zakresie dopuszczalnych wartości natężenia światła lasera w strefie przeznaczonej dla użycia lasera lub światła z reflektorów poszukiwawczych (*szperaczy*). Przy ustalaniu wielkości stref chronionych ze względu na poszczególne rodzaje czynności niebezpiecznych dla lotnictwa wykorzystano także rozwiązania zawarte w dokumencie władzy lotniczej Wielkiej Brytanii (UK CAA) CAP 736 (Operation of Directed Light, Fireworks, Toy Balloons and Sky Lanterns within UK Airspace – Civil Aviation Publication UK CAA) oraz informacje zawarte w Eurocontrol SRC Doc 7 (Outdoor Laser Operations in the Navigable Airspace – Safety Regulation Commission Document).

Określając w przepisach rozporządzenia ww. strefy kierowano się także zasadą wynikającą z brzmienia przepisów ustawy – Prawo lotnicze, że strefy mogą obejmować jedynie przestrzeń, gdzie funkcjonują instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego,

ponieważ zgoda na użycie laserów albo światła z innych źródeł jest wydawana tylko przez te instytucje. W przestrzeniach powietrznych nieobjętych służbą ruchu lotniczego instytucje nie mogą wydawać zgód, ponieważ nie posiadają narzędzi, aby monitorować takie przestrzenie – o czym zdecydowała już ustawa – Prawo lotnicze, przydzielając właśnie tym instytucjom uprawnienie do wydawania zgód.

Proponowany przepis § 3 wskazuje, że laser i światło z reflektorów poszukiwawczych (szperaczy) mogą być używane w zakresie czasowym, horyzontalnym, pionowym i odległościowym oraz o natężeniu, zgodnie z warunkami rozpoczęcia, przerwania, wznowienia i zakończenia ich użycia, określonymi w zgodzie na ich użycie, przy czym warunki te określa się dla użycia lasera o natężeniu dopiero powyżej 50 nW/cm². Przyjętym zostało, przy uwzględnieniu zapisów Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. oraz Doc 9815 „Podręcznik o promieniowaniu laserowym i bezpieczeństwie lotów”, że użycie lasera o natężeniu poniżej 50 nW/cm² powinno być dozwolone bez dodatkowych warunków.

Zgodnie z § 5 projektu zgodę na użycie lasera lub światła z innych źródeł wydawać będzie Minister Obrony Narodowej albo właściwa terytorialnie instytucja zapewniająca służbę ruchu lotniczego (ATS – Air Traffic Service). Właściwość terytorialna instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego wynikać będzie z zamieszczanych na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, a także publikowanych w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP Polska, map, na których naniesione zostaną strefy przestrzeni powietrznej, o których mowa w § 2 ust. 1.

Przypadki olśnienia, oślepienia lub wystąpienia poświaty przejawiają się głównie podczas najbardziej krytycznych faz lotu, tj. startu lub lądowania, kiedy członkowie załóg statków powietrznych muszą wykazywać największy stan skupienia i jak wskazują statystyki w dobie coraz powszechniejszego wykorzystywania wiązki lasera lub światła z innych źródeł o coraz większym zasięgu i mocy działania, używanych w szczególności podczas imprez rozrywkowych na lotniskach, bądź w ich otoczeniu – występują coraz częściej. Warty podkreślenia jest również fakt, że skierowanie na statek powietrzny wiązki lasera lub światła z innych źródeł skutkować może oślepieniem członków załóg statków powietrznych, w następstwie czego może dojść do katastrofy lotniczej.

Z uwagi na powyższe, ustawodawca przewidział sankcję karną dla każdego, kto wbrew zakazom określonym w art. 87a ustawy – Prawo lotnicze 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, co wypełnia znamiona występków, za który grozi kara grzywny, ograniczenia

wolności lub pozbawienia wolności do roku (por. art. 7 § 3 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2018 r. poz. 1600) oraz art. 211 ust. 1 pkt 12 ustawy – Prawo lotnicze). Przestępstwo to jest ścigane z urzędu.

Zgodnie z § 6 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia. Określenie powyższego terminu wejścia w życie projektowanego aktu wynika z konieczności opracowania map stref dla lotnisk wpisanych do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych oraz ich umieszczenia na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego i instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego.

Do projektu rozporządzenia dołączono załącznik, w którym w formie graficznej przedstawiono sposób naniesienia stref przestrzeni powietrznej ograniczających użycie lasera lub światła z innych źródeł.

Zgodność regulacji z prawem UE – przedmiotowe regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie użycia lasera lub światła z innych źródeł w strefach przestrzeni powietrznej Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Ministerstwo Obrony Narodowej Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 10.09.2018 r. Źródło: Art. 87a ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...). Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wykonania upoważnienia ustawowego zawartego w art. 87a ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zmienionego ustawą z dnia ... 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Granice powierzchni ograniczających zabudowę zawarte w załączniku do projektowanej nowelizacji rozporządzenia zostały opracowane na podstawie dokumentu Doc 015 „*European Guidance Material on Managing Building Restricted Areas*”, który jest podstawowym dokumentem zawierającym szczegółowe wytyczne odnośnie wyznaczania stref ograniczających zabudowę. Wprowadzenie do rozporządzenia zapisów odnośnie tworzenia stref ograniczających zabudowę stanowić będzie narzędzie oraz podstawę do opiniowania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego m. in. miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz warunków zabudowy. Pozwoli to na bardziej skuteczną ochronę lotniczych urządzeń naziemnym przed szkodliwym wpływem stałych i ruchomych obiektów oraz źródeł promieniowania elektromagnetycznego.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W projekcie rozporządzenia uwzględniono przepisy pkt 2.18 oraz 2.18.5 Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.), który określa koordynację działalności mogącej zagrozić bezpieczeństwu cywilnych statków powietrznych oraz obowiązek podjęcia odpowiednich działań w celu zniwelowania negatywnych skutków promieniowania laserowego na operacje lotnicze. Uwzględniono także przepisy rozdziału 5 tomu II Załącznika 14 do ww. Konwencji, w zakresie dopuszczalnych wartości natężenia światła lasera w strefie przeznaczonej dla użycia lasera lub światła z reflektorów poszukiwawczych (szperaczy). Przy ustalaniu wielkości stref chronionych ze względu na poszczególne rodzaje czynności niebezpiecznych dla lotnictwa wykorzystano także rozwiązania zawarte w dokumencie władzy lotniczej Wielkiej Brytanii (UK CAA) CAP 736 (Operation of Directed Light, Fireworks, Toy Balloons and Sky Lanterns within UK Airspace – Civil Aviation Publication UK CAA) oraz informacje zawarte w Eurocontrol SRC Doc 7 (Outdoor Laser Operations in the Navigable Airspace – Safety Regulation Commission Document).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister Obrony Narodowej	1 podmiot		
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot		Normatywne, bezpośrednie
Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego	2		Normatywne, bezpośrednie

Zarządzający lotniskami			Normatywne, bezpośrednie
Jednostki organizacyjne zarządzające lotniskami wpisanymi wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego			Normatywne bezpośrednie
Zgłaszający lądowiska przyszpitalne do ewidencji			Normatywne, bezpośrednie
Użytkownicy lasera lub światła z innych źródeł			Normatywne, bezpośrednie

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Informacja o udostępnieniu projektu zostanie przekazana następującym podmiotom:

- 1) Polską Agencją Żeglugi Powietrznej;
- 2) Przedsiębiorstwem Państwowym „Porty Lotnicze”;
- 3) Portem Lotniczym Bydgoszcz S.A.;
- 4) Portem Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy;
- 5) Górnośląskim Towarzystwem Lotniczym S.A.;
- 6) Międzynarodowym Portem Lotniczym im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o.;
- 7) Portem Lotniczym Poznań-Ławica Sp. z o.o.;
- 8) Portem Lotniczym Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.;
- 9) Portem Lotniczym „Rzeszów – Jasionka” Sp. z o.o.;
- 10) Portem Lotniczym Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność;
- 11) Portem Lotniczym Wrocław S.A.;
- 12) Portem Lotniczym Zielona Góra-Babimost;
- 13) Portem Lotniczym Mazury Sp. z o.o., Lotnisko Mazury w Szymanach;
- 14) Mazowieckim Portem Lotniczym Warszawa-Modlin Sp. z o.o.;
- 15) Mazowieckim Portem Lotniczym Sochaczew Sp. z o.o.;
- 16) Portem Lotniczym Lublin S.A.;
- 17) Port Lotniczym Gdynia-Kosakowo Sp. z o.o.;
- 18) Portem Lotniczym Radom S.A.;
- 19) Aeroklubem Polskim;
- 20) Związkiem Regionalnych Portów Lotniczych;
- 21) Polskimi Liniami Lotniczymi LOT S.A.;
- 22) EuroLOT S.A.;
- 23) SPZOZ Lotniczym Pogotowiem Ratunkowym;
- 24) EXIN Sp. z o.o.;
- 25) SprintAir S.A.;
- 26) Sky Taxi Sp. z o.o.;
- 27) General Aviation Services Sp. z o.o.;
- 28) Air Poland Sp. z o.o.;
- 29) Enter Air Sp. z o.o.;

- 30) Jet Air Sp. z o.o.;
- 31) SprintAir Cargo Sp. z o.o.;
- 32) Blue Jet Sp. z o.o.;
- 33) Fly Jet Sp. z o.o.;
- 34) IBEX – U.L. Sp. z o.o.;
- 35) AD ASTRA Executive Charter S.A.;
- 36) Small Planet Airlines Sp. z o.o.;
- 37) Aerogryf Aviation Sp. z o.o.;
- 38) HI Flyer Polska Sp. z o.o.;
- 39) Krajowym Towarzystwem Lotniczym AOPA Poland;
- 40) WB Electronics;
- 41) Instytutem Lotnictwa ;
- 42) Instytutem Fizyki Polskiej Akademii Nauk ;
- 43) Polskim Stowarzyszeniem Estradowym POLEST ;
- 44) Niezależnym Samorządnym Związkiem Zawodowym „Solidarność”;
- 45) Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych;
- 46) Forum Związków Zawodowych;
- 47) Pracodawcami Rzeczypospolitej Polskiej;
- 48) Polską Konfederacją Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
- 49) Bussiness Centre Club – Związkiem Pracodawców;
- 50) Związkiem Rzemiosła Polskiego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych.												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie(0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Brak wpływu						

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE(szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Zmiana obciążeń regulacyjnych wynika z rozszerzenia zakresu zastosowania dotychczasowych przepisów na lotniska wpisane wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo do wpisanych wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja nie ma wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Przepisy rozporządzenia staną się wykonalne w dniu jego wejścia w życie.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Planowany efekt zostanie osiągnięty po wejściu w życie przepisów projektu. Brak konieczności określenia mierników.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych

Na podstawie art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 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. Użyte w rozporządzeniu określenia i skróty oznaczają:

- 1) AIP Polska – Zbiór Informacji Lotniczych, wchodzący w skład Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych;
- 2) DDM – (Difference in depth of modulation) – różnicę głębokości modulacji, obliczaną jako procentową głębokość modulacji większego sygnału, pomniejszoną o procentową głębokość modulacji sygnału mniejszego i podzieloną przez 100;
- 3) EATMN – (European Air Traffic Management Network) – europejską sieć zarządzania ruchem lotniczym;
- 4) GBAS – (Ground Based Augmentation System) – system wspomagający oparty na urządzeniach naziemnych;
- 5) ICAO – Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
- 6) Konwencja – Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾);
- 7) LUN – lotnicze urządzenia naziemne, o których mowa w art. 86 ust. 1;
- 8) NOTAM – (Notice To Airmen) – wiadomość rozpowszechnianą za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierającą informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach, a także o niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi;
- 9) personel techniczny – osoby odpowiednio przeszkolone w zakresie obsługi i naprawy LUN, wyznaczone i upoważnione do obsługi i naprawy LUN;
- 10) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 11) przestrzeń pokrycia – obszar przestrzeni powietrznej objęty sygnałem pochodzącym z promieniowania LUN;
- 12) rejestr – rejestr lotniczych urządzeń naziemnych, o którym mowa w art. 88;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Zmiany wymienionej konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. 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.

- 13) SAT – (Site Acceptance Test) – sprawdzenie poprawności działania LUN po jego zainstalowaniu w docelowym miejscu pracy;
- 14) Urząd – Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 15) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.);
- 16) podmiot uprawniony – podmiot uprawniony do wykonywania operacji lotniczych patrolowania, obserwacji lub inspekcji na podstawie zgłoszenia do Prezesa Urzędu zarobkowych operacji specjalistycznych.

Rozdział 2

Zasady klasyfikacji LUN

§ 3. LUN ze względu na funkcje, dzielą się zgodnie z art. 88 ust. 3 ustawy na:

- 1) urządzenia łączności COM – (Communications), zwane dalej „COM”, zapewniające co najmniej:
 - a) ruchomą analogową i cyfrową łączność między statkami powietrznymi a stacjami zainstalowanymi na powierzchni ziemi, pokładzie statku powietrznego lub platformie morskiej, wykorzystujące fale radiowe, przeznaczone dla ruchomej służby lotniczej,
 - b) stałą łączność zapewniającą transmisję danych i głosu między określonymi lotniczymi stacjami stałymi, połączonymi ze sobą liniami telekomunikacyjnymi, przeznaczone dla służb zarządzania ruchem lotniczym,
 - c) automatyczną rejestrację korespondencji pochodzącej z urzędzeń, o których mowa w lit. a i b;
- 2) SUR – (Surveillance) – urządzenia radiolokacyjne, zwane dalej „SUR”, zapewniające informację o pozycji, identyfikacji i statusie statków powietrznych w przestrzeni pokrycia albo pojazdów naziemnych i statków powietrznych znajdujących się w polu ruchu naziemnego, w szczególności:
 - a) PSR – (Primary Surveillance Radar) – pierwotne radary dozoru,
 - b) SSR – (Secondary Surveillance Radar) – wtórne radary dozoru,
 - c) SMR – (Surface Movement Radar) – radary kontroli ruchu naziemnego,
 - d) ADS – (Automatic Dependent Surveillance) – automatyczne systemy dozoru zależnego,
 - e) WAM – (Wide Area Multilateration) – multilateracyjne systemy dozoru obszaru lub LAM – (Local Area Multilateration) – multilateracyjne systemy dozoru lokalnego;
- 3) NAV – (Navigation) – urządzenia radionawigacyjne, zwane dalej „NAV”, zapewniające statkom powietrznym w przestrzeni pokrycia informację o ich pozycji, w szczególności:
 - a) NDB – (Non-Directional Beacon) – radiolatarnie bezkierunkowe,
 - b) VOR – (VHF Omni-directional Radio Range) – radiolatarnie ogólnokierunkowe lub DVOR – (Doppler VHF Omni-directional Radio Range) – dopplerowskie radiolatarnie ogólnokierunkowe,
 - c) DME – (Distance Measuring Equipment) – radioodległościomierze,
 - d) ILS LOC/ILS LLZ – (Instrument Landing System – Localizer) – radiolatarnie kierunku systemu ILS,
 - e) ILS GP/ILS GS – (Instrument Landing System – Glide Path/Slope) – radiolatarnie ścieżki schodzenia systemu ILS,
 - f) GBAS – (Ground Based Augmentation System) – systemy wspomagające oparte na urządzeniach naziemnych;
- 4) VAN – (Visual Aids for Navigation) – wzrokowe pomoce nawigacyjne, zwane dalej „VAN”, zapewniające statkom powietrznym pomoce nawigacyjne zainstalowane na stałe na terenie albo w rejonie lotniska, w skład których wchodzi:
 - a) świetlne systemy podejścia (Approach Lighting Systems):
 - uproszczone,
 - precyzyjnego kategorii I,
 - precyzyjnego kategorii II/III,
 - b) systemy świateł drogi startowej, w których skład wchodzi:
 - krawędzi drogi startowej,
 - progu drogi startowej oraz światła poprzeczki skrzydłowej,

- końca drogi startowej,
- osi drogi startowej,
- strefy przyziemienia,
- c) systemy wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia, w których skład wchodzi:
 - wskaźniki ścieżki podejścia precyzyjnego PAPI (Precision Approach Path Indicator), zwane dalej „PAPI”,
 - uproszczone wskaźniki ścieżki podejścia precyzyjnego APAPI (Abbreviated Precision Approach Path Indicator), zwane dalej „APAPI”,
- d) systemy świateł drogi kołowania, w których skład wchodzi światła:
 - osi drogi kołowania,
 - krawędzi drogi kołowania,
 - poprzeczki zatrzymania,
 - pośredniego miejsca oczekiwania,
 - ochronne drogi startowej,
 - wskazania drogi szybkiego zjazdu RETILS (Rapid exit taxiway indicator lights),
- e) systemy podświetlanych znaków pionowych,
- f) systemy świetlne lotnisk dla śmigłowców, w których skład wchodzi:
 - systemy świateł strefy końcowego podejścia i startu FATO (Final Approach and Takeoff Area),
 - systemy świateł strefy przyziemienia i oderwania od ziemi TLOF (Touchdown and Lift-off Area),
 - świetlne systemy podejść do lądowania dla śmigłowców,
 - świetlne systemy naprowadzania,
 - wskaźniki ścieżki podejścia dla śmigłowców HAPI (Helicopter Approach Path Indicator);
- 5) MET – (Meteorological) – automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych, zwane dalej „MET”, zapewniające dane meteorologiczne dla potrzeb służb żeglugi powietrznej, w szczególności:
 - a) systemy AWOS (Automated Weather Observing System) kategorii 1–3 na lotniskach z drogami startowymi przeznaczonymi dla operacji w kategorii I–III precyzyjnych podejść i lądowań, o których mowa w pkt 4.1.5 oraz 4.1.6 Załącznika 3 do Konwencji, ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy,
 - b) systemy AWOS przeznaczone dla operacji nieprecyzyjnych podejść i lądowań,
 - c) radary meteorologiczne,
 - d) systemy detekcji i lokalizacji wylądowań atmosferycznych;
- 6) DP – (Data Processing) – urządzenia i systemy przetwarzania i zobrazowania danych, zwane dalej „DP”, zapewniające przetwarzanie i zobrazowanie danych dozorowania i danych o planach lotów w celu operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej.

Rozdział 3

Warunki techniczne oraz eksploatacyjne LUN

§ 4. 1. Warunki techniczne i eksploatacyjne oraz wymagania, jakie powinny spełniać LUN, aby mogły być wykorzystywane do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej, określają:

- 1) przepisy rozporządzenia:
 - a) Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 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, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 46, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 552/2004”,
 - b) wykonawczego Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 23, z późn. zm.),
 - c) Komisji (WE) nr 1032/2006 z dnia 6 lipca 2006 r. ustanawiającego wymagania dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych dla celów powiadamiania,

- koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego (Dz. Urz. UE L 186 z 07.07.2006, str. 27, z późn. zm.),
- d) Komisji (WE) nr 633/2007 z dnia 7 czerwca 2007 r. ustanawiającego wymagania w zakresie stosowania protokołu przesyłania komunikatów lotniczych do celów powiadamiania, koordynowania i przekazywania lotów pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego (Dz. Urz. UE L 146 z 08.06.2007, str. 7, z późn. zm.),
 - e) wykonawczego Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. ustanawiającego wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 320 z 17.11.2012, str. 14, z późn. zm.),
 - f) wykonawczego 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 zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 15),
 - g) Komisji (WE) nr 482/2008 z dnia 30 maja 2008 r. ustanawiającego system zapewnienia bezpieczeństwa oprogramowania do stosowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz zmieniającego załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 2096/2005 (Dz. Urz. UE L 141 z 31.05.2008, str. 5),
 - h) 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 uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19/03/2008, str. 1, z późn. zm.),
 - i) Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. ustanawiającego wymogi dla usług łączy danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 13 z 17.01.2009, str. 3, sprostowanego Dz. Urz. UE L 104 z 24.04.2009, str. 58, z późn. zm.),
 - j) wykonawczego Komisji (UE) nr 1207/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiającego wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozoru w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2011, str. 35, z późn. zm.),
 - k) Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego 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);
- 2) przepisy rozporządzenia:
- a) Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji (Dz. U. poz. 1020),
 - b) Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. poz. ...),
 - c) Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej (Dz. U. poz. ...);
- 3) w odniesieniu do:
- a) COM – tom II, III i V Załącznika 10 do Konwencji,
 - b) SUR – tom III i IV Załącznika 10 do Konwencji,
 - c) NAV – tom I Załącznika 10 do Konwencji,
 - d) MET – Załącznik 3 do Konwencji.
2. Dodatkowe warunki techniczne i eksploatacyjne LUN oraz wymagania, jakie powinny spełniać LUN, aby mogły być wykorzystywane do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.
3. Testy, pomiary i dopuszczalne wartości tolerancji parametrów LUN mierzonych podczas kontroli z powietrza określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 5. Warunkiem eksploatacji LUN jest:

- 1) spełnienie warunków technicznych i eksploatacyjnych oraz wymagań określonych w przepisach, o których mowa w § 4 ust. 1, oraz dodatkowych warunków technicznych i eksploatacyjnych LUN określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia oraz dopuszczalnych wartości tolerancji

- parametrów mierzonych podczas kontroli LUN z powietrza określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 2) wyznaczenie przez zarządzającego LUN powierzchni ograniczających zabudowę oraz przekazanie przez niego informacji dotyczących powierzchni właściwym organom samorządu terytorialnego i Prezesowi Urzędu, w celu zapewnienia niezakłóconej pracy LUN klasy COM, NAV, SUR i radarów meteorologicznych;
 - 3) uzyskanie pozytywnego wyniku SAT, a w przypadku VAN – oświadczenia wykonawcy o zainstalowaniu VAN zgodnie z przepisami:
 - a) § 5 pkt 1 lit. d, pkt 2 lit. a, b i d, pkt 3 lit. k, l i n, § 9 ust. 1 i 2, § 13 ust. 1 pkt 4 i 5 oraz § 14 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji,
 - b) § 17 ust. 2-8 i 10, § 21 ust. 1 pkt 4, 8 i 9, § 22 ust. 1 pkt 2 lit. b, pkt 3 lit. b, pkt 4 lit. b, ust. 2 pkt 3 oraz § 28 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji,
 - c) § 17 ust. 2-8 i 10, § 21 ust. 1 pkt 4, 8 i 9, § 22 ust. 1 pkt 2 lit. b, pkt 3 lit. b, pkt 4 lit. b, ust. 2 pkt 3 oraz § 28 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej,
 - d) rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego 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);
 - 4) uzyskanie pozytywnego wyniku analizy jakości łączności oraz poprawności działania systemów transmisji danych, z wyłączeniem VAN;
 - 5) zapewnienie ciągłości funkcjonowania LUN, w szczególności przez zawarcie umów z podmiotami dostarczającymi usługi zewnętrzne;
 - 6) zabezpieczenie LUN przed skutkami wyładowań atmosferycznych, z wyłączeniem VAN;
 - 7) założenie i prowadzenie dziennika eksploatacji zawierającego opis działań technicznych wykonywanych na LUN przez personel techniczny;
 - 8) założenie i prowadzenie kart pomiarów zawierających parametry LUN z określeniem ich wartości granicznych podlegających sprawdzaniu i korygowaniu w trakcie wykonywania okresowych lub bieżących przeglądów technicznych, o których mowa w § 7 ust. 1 pkt 1;
 - 9) posiadanie aktualnych świadectw wzorcowania lub kalibracji przyrządów pomiarowych;
 - 10) wyznaczenie przez zarządzającego LUN personelu technicznego;
 - 11) posiadanie przez zarządzającego LUN instrukcji użytkowania określającej co najmniej:
 - a) wymagania w zakresie obsługi bieżącej i okresowej, w tym opis wykonywania przez personel techniczny bieżących i okresowych przeglądów technicznych oraz monitorowania i dostrajania parametrów oraz wykonywania napraw i konserwacji,
 - b) opis postępowania personelu technicznego w przypadku sytuacji awaryjnych;
 - 12) zatwierdzenie wprowadzenia w życie zmiany, o którym mowa w art. 128b ust. 2 ustawy, wprowadzenia w życie zmiany w systemie funkcjonalnym w ramach którego LUN ma być wykorzystywane – w przypadku LUN będącego częścią składową EATMN wykorzystywanego do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej.

§ 6. Do eksploatacji mogą zostać dopuszczone LUN, które są obsługiwane i naprawiane wyłącznie przez osoby stanowiące personel techniczny posiadające:

- 1) kompetencje określone przez zarządzającego LUN w oparciu o zalecenia producenta LUN;
- 2) przeszkolenie w zakresie obsługi i naprawy LUN przeprowadzone przez producenta albo zarządzającego LUN;
- 3) pozytywną weryfikację w zakresie kompetencji personelu technicznego, przeprowadzoną przez zarządzającego LUN nie rzadziej niż co pięć lat;
- 4) upoważnienie do obsługi i naprawy danego LUN, wydane przez zarządzającego LUN.

§ 7. 1. Dodatkowym warunkiem eksploatacji LUN jest:

- 1) wykonywanie bieżących i okresowych przeglądów technicznych przez zarządzającego LUN przy pomocy personelu technicznego z częstotliwością zalecaną przez producenta, jednak nie rzadziej niż:
 - a) co 1 miesiąc w odniesieniu do NAV, z zastrzeżeniem ILS kategorii II i III, których przeglądu dokonuje się nie rzadziej niż 30 dni od ostatniego przeglądu, SUR, DP i MET, z wyłączeniem radarów meteorologicznych oraz systemów detekcji i lokalizacji wyładowań atmosferycznych, których przeglądu dokonuje się w terminach zalecanych przez producenta,
 - b) co 6 miesięcy – w odniesieniu do COM i radarów meteorologicznych,
 - c) co 12 miesięcy – w odniesieniu do systemów detekcji i lokalizacji wyładowań atmosferycznych;
- 2) wykonywanie kontroli z powietrza przy pomocy podmiotu uprawnionego, przy użyciu statku powietrznego wyposażonego w system kontroli z powietrza oraz z uwzględnieniem zakresu testów lub pomiarów i dopuszczalnych wartości tolerancji parametrów mierzonych podczas kontroli LUN z powietrza określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia:
 - a) wdrożeniowych (W) wykonywanych przed wpisem do rejestru LUN:
 - dla NAV, SUR i DP,
 - dla VAN wyłącznie dla systemów, o których mowa w § 3 pkt 4 lit. a tiret drugie i trzecie, lit. b tiret piąte oraz lit. c,
 - b) okresowych (O) wykonywanych nie rzadziej niż:
 - co 6 miesięcy dla ILS i współpracujących z nimi DME,
 - co 12 miesięcy dla pozostałych DME, NDB, VOR i DVOR ,
 - c) doraźnych (D) wykonywanych dla:
 - NAV, SUR i DP, w szczególności po wymianie podstawowych elementów składowych LUN mających wpływ na nadawany sygnał, po znaczącej zmianie w środowisku w pobliżu anten LUN oraz w przypadku stwierdzenia powtarzających się okresowych zakłóceń sygnału,
 - VAN po wymianie lub przemieszczeniu jednostek PAPI lub APAPI;
- 3) wykonywanie oceny jakości łączności pomiędzy załogą znajdującą się na pokładzie statku powietrznego a operatorem radiostacji naziemnej w przestrzeni operacyjnego wykorzystania w przypadku wdrożenia COM.

2. Termin następnej kontroli okresowej, o której mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b, wyznacza osoba wykonująca na pokładzie statku powietrznego kontrolę z powietrza. Jeżeli kontrola została wykonana w ciągu 21 dni przed datą wskazaną jako termin następnej kontroli w ostatnim protokole kontroli z powietrza wówczas termin następnej kontroli okresowej wyznacza się przez dodanie – odpowiednio do typu LUN – maksymalnie 6 lub 12 miesięcy do dnia następnej kontroli wskazanej w ostatnim protokole kontroli.

3. W okolicznościach uniemożliwiających wykonanie kontroli z powietrza, w szczególności jeżeli warunki atmosferyczne uniemożliwiają jej wykonanie, w przypadku awarii statku powietrznego lub systemu kontroli z powietrza, dopuszcza się wydłużenie terminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b, o 21 dni. Do wyznaczenia terminu następnej kontroli przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, wydłużenie terminu może być zastosowane, o ile praca LUN jest stabilna i udokumentowana protokołami poprzednich kontroli z powietrza oraz wynikami okresowych przeglądów technicznych.

5. Na podstawie wyników kontroli, o której mowa w ust. 1 pkt 2, a w przypadku MET także na podstawie analizy bezpieczeństwa, zarządzający LUN w odniesieniu do NAV, SUR i MET określa zakres eksploatacji LUN:

- 1) „bez ograniczeń” – jeżeli LUN spełnia wszystkie wymagania techniczne i eksploatacyjne;
- 2) „z ograniczeniami” – jeżeli LUN nie spełnia niektórych wymagań technicznych i eksploatacyjnych, niezwiązanych bezpośrednio z bezpieczeństwem operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej, w szczególności dotyczących wymaganych wartości parametrów lub zasięgu;
- 3) „nieużyteczny” – jeżeli LUN nie spełnia wymagań technicznych i eksploatacyjnych związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej.

6. Informacje dotyczące zakresu ograniczeń eksploatacji zarządzający LUN przekazuje do służb informacji lotniczej (AIS – Aeronautical Information Service).

7. W przypadku stwierdzenia przez osobę wykonującą na pokładzie statku powietrznego kontrolę z powietrza niezachowania dopuszczalnych wartości tolerancji parametrów LUN, zarządzający LUN wyłącza LUN z pracy operacyjnej i wydaje NOTAM o wyłączeniu urządzenia z pracy operacyjnej lub, w przypadku nałożenia ograniczeń w pracy operacyjnej, zarządzający LUN wydaje NOTAM o ograniczeniach w użytkowaniu LUN, oraz informuje Prezesa Urzędu o przeprowadzonych czynnościach.

8. Źródła promieniowania oraz stałe lub ruchome obiekty, znajdujące się na obszarze obowiązywania powierzchni ograniczających zabudowę, nie mogą naruszać tych powierzchni oraz powodować uszkodzenia lub zakłócać działania LUN, z uwzględnieniem przepisów art. 86 ust. 9 ustawy.

Rozdział 4 Rejestr LUN

§ 8. 1. Dane obejmujące LUN wykorzystywane w ramach EATMN i spełniające wymagania określone w rozporządzeniu, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 1 lit. b, wprowadza się do części A rejestru.

2. Dane obejmujące LUN, z wyłączeniem VAN, wykorzystywane poza EATMN wprowadza się do części B rejestru.

3. Dane obejmujące VAN wprowadza się do części C rejestru.

4. Dane do rejestru są wprowadzane na podstawie informacji zawartych we wniosku i w dołączonych do niego dokumentach i obejmują:

- 1) numer w rejestrze oraz numer i datę wydania decyzji o wpisie LUN do rejestru;
- 2) dane zarządzającego LUN, w tym: nazwę, adres i telefon kontaktowy;
- 3) miejsce zainstalowania LUN i współrzędne geograficzne anteny promieniującej - jeżeli istnieje;
- 4) numer i datę ważności pozwolenia radiowego – w przypadku LUN będących urządzeniami radiowymi nadawczymi lub nadawczo-odbiorczymi;
- 5) dane w zakresie charakterystyki technicznej LUN.

5. Do rejestru wprowadza się także numer i datę wydania decyzji o zatwierdzeniu wprowadzenia w życie zmiany w systemie funkcjonalnym, w ramach którego LUN jest wykorzystywane.

6. Numer w rejestrze jest nadawany automatycznie w formacie „część rejestru/kolejny numer w danej części rejestru/ rok wpisu do rejestru”.

7. Integralną częścią rejestru jest zbiór dokumentów w postaci papierowej.

§ 9. 1. Do części A rejestru wprowadza się następujące dane:

- 1) nazwę i typ LUN;
- 2) numer fabryczny LUN;
- 3) klasę LUN;
- 4) kategorię ILS – w przypadku ILS;
- 5) zasięg operacyjny – w przypadku COM, SUR i NAV;
- 6) zakres eksploatacji LUN wraz z opisem ograniczeń eksploatacji;
- 7) przeznaczenie LUN;
- 8) nazwę systemu funkcjonalnego w ramach którego LUN będzie wykorzystywane;
- 9) nazwę producenta LUN;
- 10) nazwę zarządzającego LUN;
- 11) proponowany znak wywoławczy lub rozpoznawczy – w przypadku LUN, dla których taki znak jest wymagany;
- 12) datę początku eksploatacji;
- 13) przewidywany okres eksploatacji w latach;
- 14) miejsce zainstalowania LUN;
- 15) współrzędne miejsca zainstalowania LUN.

2. Do części A rejestru dołącza się następujące dokumenty lub ich kopie:

- 1) charakterystykę techniczną LUN;
- 2) plan lokalizacji LUN z oznaczonymi strefami ochronnymi lub strefami bezpieczeństwa – jeżeli dla danego LUN strefę taką się wyznacza;
- 3) plan sytuacyjny w postaci mapy terenu z określonymi strefami ograniczonej zabudowy;
- 4) protokół odbioru technicznego lub protokół przekazania LUN;
- 5) protokół kontroli z powietrza LUN;
- 6) analizę zagrożeń funkcjonalnych i wstępną systemową ocenę bezpieczeństwa;

- 7) analizę jakości łączy oraz poprawności działania systemów transmisji danych;
- 8) deklarację WE, o której mowa w art. 5 rozporządzenia 552/2004, o zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych;
- 9) deklarację WE o weryfikacji systemów, o której mowa w art. 6 rozporządzenia 552/2004, o weryfikacji systemu;
- 10) deklarację producenta o spełnianiu wymagań dotyczących bezpieczeństwa oprogramowania;
- 11) wyciąg z SAT potwierdzający uzyskanie pozytywnego wyniku;
- 12) kopię pozwolenia radiowego wydanego przez Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej;
- 13) dokument potwierdzający prawo wnioskodawcy do korzystania z nieruchomości, na której ma być wykorzystywane LUN;
- 14) dokument potwierdzający wybudowanie i oddanie do użytku lotniczego urządzenia naziemnego zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529 oraz z 2018 r. poz. 12, 317 i 650);
- 15) potwierdzenie wniesienia opłaty lotniczej;
- 16) oświadczenia o:
 - a) zobowiązaniu się do przydzielenia do obsługi LUN uprawnionego i upoważnionego personelu technicznego,
 - b) posiadaniu przez personel techniczny potwierdzenia właściwych uprawnień i upoważnień,
 - c) posiadaniu opisu technicznego i instrukcji eksploatacji LUN,
 - d) posiadaniu instrukcji użytkowania dla personelu technicznego,
 - e) założeniu i prowadzeniu na bieżąco dziennika eksploatacji LUN i karty pomiarów,
 - f) posiadaniu certyfikatu FAT (Factory Acceptance Tests),
 - g) posiadaniu certyfikatu SAT,
 - h) posiadaniu protokołów z pomiarów promieniowania elektromagnetycznego – w przypadku SUR, NAV i COM,
 - i) zapewnieniu dla LUN właściwego zasilania i zabezpieczenia energetycznego,
 - j) zapewnieniu właściwych usług zewnętrznych niezbędnych do funkcjonowania LUN,
 - k) zapewnieniu zabezpieczenia LUN przed skutkami wyładowań atmosferycznych.

§ 10. Do części B rejestru wprowadza się dane, o których mowa w § 9 ust. 1 pkt 1–3, 5–7 i 9–14, oraz dołącza się dokumenty, o których mowa w § 9 ust. 2 pkt 1, 13–15, 16 lit. a–e i k, lub ich kopie oraz:

- 1) plan sytuacyjny (mapę terenu) z oznaczeniem miejsca instalacji LUN;
- 2) protokół instalacji i odbioru technicznego LUN;
- 3) oświadczenie o otrzymaniu od producenta sprawnego i kompletnego LUN.

§ 11. Do części C rejestru wprowadza się nazwę zarządzającego lotniskiem, dane, o których mowa w § 9 ust. 1 pkt 1, 6, 9 i 12–14, oraz dołącza się dokumenty, o których mowa w § 9 ust. 2 pkt 1–5, 15 i 16 lit. a–e, i–j oraz § 10 pkt 1–3, lub ich kopie.

§ 12. Dane w zakresie charakterystyki technicznej LUN, o których mowa w § 8 ust. 4 pkt 5, obejmują krótki opis LUN z wyszczególnieniem jego zasadniczych części składowych oraz w przypadku:

- 1) naziemnej radiostacji lotniczej:
 - a) znak rozpoznawczy,
 - b) zasięg operacyjny (promień [NM], wysokość [ft]),
 - c) zakres programowania częstotliwości [MHz],
 - d) odstęp kanałowy [kHz],
 - e) moc nadajnika [W],
 - f) rodzaj emisji,
 - g) czułość odbiornika (wraz z kryterium jej określenia),
 - h) rodzaj i typ anteny,
 - i) polaryzację anteny radiostacji,
 - j) współrzędne geograficzne anteny radiostacji,
 - k) wysokość zawieszenia anteny npt [m],
 - l) nazwę i numer wersji oprogramowania – jeżeli dotyczy,
 - m) dostępne standardy sygnałów zdalnie sterujących i wyjściowych;
- 2) technicznej pomocy nawigacyjnej – DME i VOR/DVOR:

- a) znak rozpoznawczy,
 - b) zasięg operacyjny (promień [NM]),
 - c) współrzędne geograficzne anteny,
 - d) nazwę i typ współpracującego ILS lub DME albo VOR/DVOR,
 - e) rodzaj i typ nadajnika,
 - f) częstotliwość pracy [MHz],
 - g) moc w impulsie [W],
 - h) rodzaj i typ anteny,
 - i) wysokość zawieszenia anteny npt [m],
 - j) nazwę i numer wersji oprogramowania;
- 3) radiolatarni systemu ILS/GBAS:
- a) znak rozpoznawczy,
 - b) zasięg operacyjny (promień [NM]),
 - c) kategorię ILS/GBAS,
 - d) współrzędne geograficzne anteny,
 - e) wysokość zawieszenia anteny npt [m],
 - f) rodzaj i typ nadajnika,
 - g) częstotliwość pracy [MHz],
 - h) moc nadajnika [W],
 - i) nazwę i numer wersji oprogramowania;
- 4) pierwotnego radaru dozoru:
- a) znak rozpoznawczy radaru,
 - b) zasięg operacyjny (promień [NM]),
 - c) współrzędne geograficzne radaru,
 - d) częstotliwość pracy [MHz],
 - e) częstotliwość powtarzania impulsów [imp/s],
 - f) moc w impulsie [kW],
 - g) czułość odbiornika,
 - h) rodzaj i typ anteny,
 - i) wysokość zawieszenia anteny npt [m],
 - j) wysokość zawieszenia anteny npt [m],
 - k) czas jednego obrotu anteny [s],
 - l) nazwę i numer podstawowej wersji oprogramowania,
 - m) dostępne standardy danych wyjściowych;
- 5) wtórnego radaru dozoru:
- a) znak rozpoznawczy radaru,
 - b) zasięg operacyjny (promień [NM]),
 - c) współrzędne geograficzne radaru,
 - d) rodzaj i typ interrogatora,
 - e) typ i numer przydzielonego kodu interrogatora,
 - f) adres transpondera testowego,
 - g) moc w impulsie [kW],
 - h) czułość odbiornika,
 - i) rodzaj i typ anteny,
 - j) wysokość zawieszenia anteny npt [m],
 - k) czas jednego obrotu anteny [s],
 - l) nazwę i numer podstawowej wersji oprogramowania,
 - m) dostępne standardy danych wyjściowych;
- 6) systemu pomiarowego parametrów meteorologicznych (AWOS):
- a) kategorię AWOS,
 - b) wykaz czujników pomiarowych wchodzących w skład AWOS,
 - c) parametry mierzone przez AWOS,
 - d) parametry wyliczane przez AWOS,
 - e) sposób transmisji danych z czujników do wskaźników,
 - f) sposób i miejsce prezentacji danych,
 - g) sposób i miejsce archiwizacji danych,
 - h) nazwę i numer wersji oprogramowania,
 - i) dostępne standardy sygnałów wyjściowych,

- j) wysokość posadowienia czujników ciśnienia atmosferycznego,
 - k) metodykę obliczania wartości ciśnienia atmosferycznego zredukowanego do elewacji lotniska lub progu drogi startowej (QFE) i ciśnienia atmosferycznego zredukowanego do średniego poziomu morza (MSL) przy wykorzystaniu standardowego profilu atmosfery ICAO (QNH),
 - l) kierunek orientacja czujników pomiaru wiatru,
 - m) kierunek orientacja kierunku wiatru na wskaźnikach zobrazowania;
- 7) VAN – układ geometryczny.

§ 13. Dla każdego LUN wpisanego do rejestru prowadzi się teczkę LUN zawierającą zbiór następujących dokumentów lub ich kopii przekazanych w postaci papierowej:

- 1) wniosek o wpis do rejestru, wniosek o zmianę wpisu w rejestrze oraz wniosek o wykreślenie wpisu z rejestru;
- 2) dokumenty dotyczące interoperacyjności (Technical File) zgodnie z rozporządzeniem, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 1 lit. a;
- 3) decyzje o wpisie do rejestru, zmianie wpisu w rejestrze i wykreśleniu z rejestru;
- 4) decyzje o zatwierdzeniu zmiany w systemie funkcjonalnym dotyczącym danego LUN;
- 5) wydane pozwolenia radiowe;
- 6) inne dokumenty dołączone do wniosków wymienionych w pkt 1.

§ 14. Sposób wyznaczania powierzchni ograniczających dla urządzeń naziemnych określa załącznik nr 3.

Rozdział 5 Przepis końcowy

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

W POROZUMIENIU:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 2 grudnia 2016 r. w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 55), które na podstawie art. 18 ustawy z dnia o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury i Budownictwa
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

DODATKOWE WARUNKI TECHNICZNE I EKSPLOATACYJNE LOTNICZYCH URZĄDZEŃ NAZIEMNYCH

1. Urządzenia łączności – COM (Communications)

Projektuje się, instaluje, konfiguruje i utrzymuje w sposób zapewniający możliwie najwyższą jakość, dostępność i ciągłość usług, w tym przy użyciu systemu bezprzerwowego zasilania UPS (Uninterruptible Power Supply) oraz wyposaża się we wskaźniki informujące na bieżąco wyznaczony personel techniczny o awarii urządzenia lub awarii jego zasilania podstawowego.

1.1. Urządzenia łączności ruchomej.

1.1.1. Umożliwiają nadawanie i odbiór w zakresie częstotliwości 117,975–137,000 MHz z odstępem międzykanałowym 25 kHz lub 8,33 kHz, przy czym pierwszą przydzieloną częstotliwością jest 118,000 MHz, a ostatnią 136,975 MHz.

1.1.2. Umożliwiają uzyskanie natężenia pola elektromagnetycznego o wartości co najmniej 75 mikrowolt na metr (-109 dBW/m²), na zdefiniowanej przestrzeni pokrycia, które wynosi dla:

- 1) służb kontroli lotniska TWR (Tower) 25 NM do FL40;
- 2) służb kontroli ruchu naziemnego na lotnisku GND (Ground Controller) w granicach lotniska;
- 3) służb kontroli zbliżania – górna APP–U (Approach Control Service – Upper) 150 NM do FL660;
- 4) służb kontroli zbliżania – pośrednia APP–I (Approach Control Service – Intermediate) 75 NM do FL250;
- 5) służb kontroli zbliżania – dolna APP–L (Approach Control Service – Lower) 50 NM do FL120;
- 6) służb kontroli obszaru – górna ACC–U (Area Control Service – Upper) w granicach sektora do FL660;
- 7) służb kontroli obszaru – dolna ACC–L (Area Control Service – Lower) w granicach sektora do FL250;
- 8) służb informacji powietrznej – górna FIS–U (Flight Information Service – Upper) w granicach sektora do FL660;
- 9) służb informacji powietrznej – dolna FIS–L (Flight Information Service – Lower) w granicach sektora do FL250;
- 10) służb rozgłaszania VOLMET (Meteorological Information for Aircraft in Flight) w rejonie informacji powietrznej do FL530;
- 11) służb rozgłaszania ATIS (Automatic Terminal Information Service) 50 NM do FL660;
- 12) lotniskowych służb informacji lotniczej AFIS (Aerodrome Flight Information Service) 16NM do FL30.

1.1.3. Zapewniają transmisję danych zgodnie z częstotliwościami radiowymi wykorzystywanymi przez służby żeglugi powietrznej w przestrzeni pokrycia opublikowanej w AIP Polska.

1.1.4. Wyposaża się w anteny odbiorcze zapewniające polaryzację pionową o współczynniku fali stojącej w zakresie pracy 118,000–137,000 MHz, który zawiera się w przedziale od 1 do 2, posiadające charakterystykę promieniowania dookólną lub kierunkową w zastosowaniach specjalnych.

- 1.1.5. Wyposaża się w anteny lub system antenowy zaprojektowane z uwzględnieniem ekstremalnych warunków pogodowych, w szczególności odporności na wiatr o prędkości do 160 km/h i wyładowania atmosferyczne.
- 1.1.6. Mogą być obsługiwane przez jedną antenę lub jeden system antenowy, z uwzględnieniem potrzeby lokalizowania części nadawczej danego systemu w odległości zapewniającej niezakłóconą pracę części odbiorczej.
- 1.1.7. Cyfrowe wykorzystują emisję oznaczoną odpowiednio jako:
 - 1) 13K0A2DAN dla systemu transmisji krótkich wiadomości tekstowych pomiędzy statkami powietrznymi i stacjami naziemnymi ACARS (Aircraft Communications Addressing and Reporting System) wykorzystujące modulację z minimalną zmianą częstotliwości MSK (Minimum Shift Keying);
 - 2) 14K0G1D dla łącza VDL Mode 2 (Very High Frequency Digital Link – Mode 2) wykorzystującego modulację D8PSK i 13K0F7D;
 - 3) 13K0F7D dla łącza VDL Mode 4 (Very High Frequency Digital Link – Mode 4) wykorzystującego modulację z ciągłą fazą i minimalną zmianą częstotliwości GFSK (Gaussian Frequency Shift Keying).
- 1.1.8. Analogowe wykorzystują emisję dwuwstęgową z modulacją amplitudy DSB–AM (Amplitude Modulation – Double Side Band), oznaczoną jako:
 - 1) 6K80A3EJN dla odstępu międzykanałowego 25 kHz;
 - 2) 5K00A3EJN dla odstępu międzykanałowego 8,33 kHz.
- 1.2. Urządzenia łączności stałej.
- 1.2.1. Urządzenia transmisji danych służą do wymiany depe sz lotniczych i mogą tworzyć:
 - 1) system przekazywania danych o lotach OLDI (On-Line Data Interchange);
 - 2) stałą telekomunikacyjną sieć lotniczą AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network);
 - 3) wspólną sieć wymiany danych ICAO CIDIN (Common ICAO Data Interchange Network);
 - 4) system wymiany depe sz służb ruchu lotniczego ATSMHS (Air Traffic Services Message Handling System);
 - 5) pozostałe operacyjne łącza, sieci oraz systemy przesyłania informacji dotyczących żeglugi powietrznej.
- 1.2.2. Urządzenia łączności stałej mogą posiadać oznaczenie lokalizacji (*Location Indicators*), które publikowane są przez ICAO w wydawanym co kwartał dokumencie Doc 7910.
- 1.2.3. Urządzenia transmisji głosu posiadają sieci oraz bezpośrednie łącza telefoniczne służb ruchu lotniczego ATS (Air Traffic Services) i systemy integracji łączności głosowej VCS (Voice Communications System), zapewniające co najmniej:
 - 1) jeden z poniższych dostępów:
 - a) natychmiastowy,
 - b) bezpośredni,
 - c) pośredni;
 - 2) identyfikację strony wywołującej i wywoływanej;
 - 3) połączenia pilne i priorytetowe;
 - 4) połączenia konferencyjne.

- 1.2.4. Spełniają odpowiednie międzynarodowe normy ISO (International Organization for Standardization) i IEC (International Electrotechnical Commission) oraz zalecenia ITU-T (International Telecommunication Union – Telecommunication Standardization Sector).
- 1.3. Urządzenia automatycznej rejestracji korespondencji.
 - 1.3.1. Umożliwiają automatyczny zapis informacji, czasu i daty, przy czym do zapisu czasu wykorzystuje się uniwersalny czas skoordynowany UTC (Coordinated Universal Time).
 - 1.3.2. Utrzymują dokładność zapisu czasu w zakresie ± 2 sekundy, z wyjątkiem urządzeń transmisji danych, gdzie dokładność wynosi ± 1 sekunda.
 - 1.3.3. Umożliwiają rejestrację korespondencji i przechowywanie jej przez okres co najmniej 30 dni od daty utworzenia zapisu.

2. Urządzenia radiolokacyjne – SUR (Surveillance)

- 2.1. Projektuje się, instaluje, konfiguruje i utrzymuje w sposób zapewniający:
 - 1) możliwie najwyższą jakość, dostępność i ciągłość usług;
 - 2) nieprzerwaną pracę w przypadku awarii zasilania – stosowanie automatycznie włączających się awaryjnych zespołów prądowórczych oraz zasilanie urządzeń poprzez UPS z wyjątkiem systemów o architekturze rozproszonej.
- 2.1.1. Wyposaża się w systemy diagnostyczno–monitorujące, które umożliwiają wyznaczonemu personelowi technicznemu bieżące sprawdzanie stanu LUN, oraz wyposaża się w systemy zapewniające bezpieczeństwo personelu technicznego.
- 2.1.2. W celu zapewnienia ciągłości usługi dozoru urządzenia posiadają nadmiarowe bloki funkcjonalne (poza elementami toru antenowego i falowodowego) lub współpracują z urządzeniami pełniącymi identyczne funkcje w danym rejonie kontroli ruchu lotniczego gwarantującymi natychmiastowe przejęcie zadań w przypadku awarii.
- 2.1.3. W zależności od rodzaju radaru i rodzaju pracy (modu) zapewniają, co najmniej, informacje o:
 - 1) pozycji statku powietrznego;
 - 2) tożsamości statku powietrznego.
- 2.1.4. Zapewniają odświeżanie informacji o położeniu statku powietrznego w przestrzeni pokrycia nie rzadziej niż:
 - 1) 1 raz na 5 sekund – dla urządzenia wykorzystywanego do kontroli zbliżania;
 - 2) 1 raz na 8 sekund – dla urządzenia wykorzystywanego do kontroli obszaru.
- 2.1.5. Umożliwiają wykrycie statku powietrznego poruszającego się z prędkością kątową w zakresie 25–800 węzłów z prawdopodobieństwem na poziomie nie mniejszym niż wymagany dla danego LUN.
- 2.1.6. Zapewniają dokładność informacji o statku powietrznym na poziomie nie mniejszym niż wymagany dla danego urządzenia dozoru.

3. Urządzenia radionawigacyjne – NAV (Navigation)

- 3.1. Projektuje się, instaluje, konfiguruje i utrzymuje w sposób zapewniający możliwie najwyższą jakość, dostępność i ciągłość usług oraz wyposaża się we wskaźniki informujące na bieżąco wyznaczony personel techniczny o awarii urządzenia lub awarii jego zasilania energetycznego.
- 3.2. Dostarczają statkom powietrznym właściwe informacje co najmniej w przestrzeni ich pokrycia, opublikowanej w AIP Polska.
- 3.3. Posiadają zdublowane urządzenia nadawcze lub nadawczo-odbiorcze w celu zapewnienia ciągłości zapewnianego sygnału nawigacyjnego, z wyłączeniem GBAS.
- 3.4. Gdy nie pracują operacyjnie nie nadają swojego znaku rozpoznawczego; mogą w tym czasie nadawać sygnał testowy „TST”.
- 3.5. Wykorzystywane w procedurach podejścia do lądowania są zasilane w sposób zapewniający ich bezprzerwową pracę co najmniej przez 30 minut od chwili wystąpienia awarii zasilania.
- 3.6. Wykorzystywane jako trasowe są zasilane w sposób zapewniający ich bezprzerwową pracę co najmniej przez 2 godziny od chwili wystąpienia awarii zasilania.

- 3.7. Systemy precyzyjnego podejścia (ILS) kategorii II lub III posiadają co najmniej dwa monitory kontrolujące pracę każdego nadajnika.
- 3.8. Systemy ILS wyposaża się w system uruchamiający alarm na sygnalizatorze niepowodujący wyłączenia urządzenia, który włącza się w chwili utraty łączności z danym urządzeniem.
- 3.9. Systemy ILS kategorii III wyposaża się w dwa zestawy nadajników pracujących równolegle, przy czym jeden nadajnik pracuje operacyjnie, a drugi na sztuczne obciążenie, co umożliwia stałe monitorowanie ich parametrów.
- 3.10. Znajdujące się na przeciwległych końcach drogi startowej systemy ILS, stanowiące dwa odrębne systemy, są przełączane w ten sposób, że w danej chwili pracuje operacyjnie tylko jeden system i nie jest możliwe włączenie systemu niepracującego operacyjnie.
- 3.11. Urządzenia systemu naziemnych stacji referencyjnych GBAS zapewniają nieprzerwaną pracę w przypadku awarii zasilania energetycznego – są zasilane stale poprzez UPS z dwóch niezależnych linii energetycznych i automatycznie załączający się agregat prądotwórczy zapewniający pracę co najmniej przez 12 godzin.

4. Automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych – MET (Meteorological)

Projektuje się, instaluje, konfiguruje i utrzymuje w sposób zgodny z dokumentacją projektową oraz obowiązującymi normami i wymaganiami dotyczącymi systemów i przyrządów meteorologicznych, a w szczególności uwzględniając:

- 1) wymagania dla przyjętych minimów operacji lotniska;
 - 2) wymagania dotyczące lokalizacji, wyposażenia we wskaźniki, instalacji oraz zasilania urządzeń pomiarowych określone w Załączniku 3, Załączniku 11 i Załączniku 14 do Konwencji oraz zobrazowania danych i informacji meteorologicznych dla służb żeglugi powietrznej zgodnie z wymaganiami uzgodnionymi w porozumieniach;
 - 3) określenie położenia czujników systemu AWOS przez podanie współrzędnych poziomych w układzie WGS'84 i wysokości w układzie współrzędnych pionowych Kronsztadt'86 oraz odległości poszczególnych czujników względem progu i osi drogi startowej. Wysokość poziomu pomiaru ciśnienia wymagana do obliczenia QFE musi być wyznaczona względem poziomu odniesienia lotniska opublikowanego w AIP z uwzględnieniem wymagań określonych w pkt 4.7.2 dodatku 3 Załącznika 3 do Konwencji. Wysokość podstawy chmur powinna być wyznaczana z uwzględnieniem wymagań określonych w pkt 4.5.3 dodatku 3 Załącznika 3 do Konwencji. Wyznaczenie położenia czujników musi być wykonane przez uprawnionego geodetę;
 - 4) zapewnienie kontroli oraz regulacji z miejsca montażu urządzenia i miejsca stałego przebywania wyznaczonego personelu technicznego, co najmniej w zakresie podstawowych parametrów automatycznych systemów pomiarowych;
 - 5) zapewnienie współpracy z systemami obróbki sygnałów oraz urządzeniami do transmisji danych;
 - 6) zapewnienie rejestracji mierzonych parametrów wraz ze wskaźnikami dotyczącymi daty i czasu obserwacji;
 - 7) zapewnienie możliwie najwyższej jakości, dostępności i ciągłości usług oraz operacyjnie pożądanej dokładności pomiarów i obserwacji określonej w załączniku A Załącznika 3 do Konwencji.
- 4.1. Radary meteorologiczne wykorzystywane do osłony meteorologicznej lotnictwa, których parametry i sposób wykonywania pomiarów zostały dostosowane do pomiaru obiektów meteorologicznych, zapewniają:
- 1) nominalną częstotliwości pracy w zakresie 2700–10 000 MHz;
 - 2) ciągły, nie krótszy niż 3500 godzin rocznie, tryb pracy operacyjnej;
 - 3) kątowny zakres obrotu anteny radaru w azymucie 0°–360° z dokładnością pozycjonowania anteny $\pm 0,5^\circ$;

- 4) kątowy zakres ruchu anteny radaru w elewacji Ł 0°–30° z dokładnością pozycjonowania anteny Ł 0,2°;
 - 5) stosunek poziomu wiązek bocznych do wiązki głównej anteny Ł –23 dB;
 - 6) prędkość obrotową anteny w azymucie Ł 12°/s;
 - 7) długość impulsu sondującego 0,1–4 μs;
 - 8) dynamiczny zakres odbiornika Ł 80 dB;
 - 9) zdolność do rejestracji sygnałów o minimalnej mocy Ł –100 dBm.
- 4.2. Przy projektowaniu systemów AWOS określonych w pkt 4.1.5 i 4.1.6 Załącznika 3 do Konwencji, powiązanych z kategorią I – III precyzyjnego podejścia do lądowania określoną dla danego lotniska należy uwzględnić aspekty czynnika ludzkiego oraz procedury awaryjne.
- 5.3. Systemy AWOS dla potrzeb AFIS powinny umożliwiać pomiar co najmniej kierunku i prędkości wiatru, temperatury powietrza i ciśnienia QNH (*Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground*) oraz ciśnienia atmosferycznego na poziomie lotniska albo progu drogi startowej lotniska.
- 4.4. Systemy detekcji i lokalizacji wyładowań atmosferycznych wykrywają wyładowania wszystkich typów, umożliwiają określenie ich rodzaju i czas wystąpienia oraz lokalizację.
- 4.5. Bezobsługowe lotniskowe systemy pomiarowe umożliwiają pomiary w czasie operacyjnym w pełnym trybie automatycznym.
5. **Urządzenia i systemy przetwarzania i zobrazowania danych – DP (Data Processing)**
Projektuje się, instaluje, konfiguruje i utrzymuje w sposób zapewniający możliwie najwyższą jakość, wiarygodność i dostępność, a ich infrastruktura zapewnia ciągłość i dostępność danych w przypadku awarii podstawowego zasilania energetycznego albo awarii podstawowego łącza przesyłania danych. Wyposażone są w urządzenia umożliwiające rejestrację i odtwarzanie zarejestrowanej sytuacji powietrznej.
- 5.1. Systemy przetwarzania i zobrazowania danych radarowych i planów lotu zapewniają co najmniej zobrazowanie następujących danych i realizowanie co najmniej poniższych funkcji:
- 1) położeniu statku powietrznego;
 - 2) wysokości lotu statku powietrznego;
 - 3) identyfikacji statku powietrznego;
 - 4) wybór zasięgu zobrazowania;
 - 5) wybór dostępnych map;
 - 6) wybór długości linii łączącej symbol pozycyjny z etykietą;
 - 7) możliwość określenia odległości obiektu poprzez znaczniki odległości;
 - 8) możliwość zmiany położenia etykiety;
 - 9) przesunięcie zobrazowania względem środka jego układu;
 - 10) STCA – Short Term Conflict Alert – Ostrzeżenie o minimalnej bezpiecznej wysokości bezwzględnej (jeżeli ma zastosowanie);
 - 11) MSAW – Minimum Safe Altitude Warning – Krótkoterminowe ostrzeżenie o sytuacji konfliktowej (jeżeli ma zastosowanie);
 - 12) APW – Area Proximity Warning – Ostrzeżenie o bliskości strefy (jeżeli ma zastosowanie);
 - 13) obsługę standardowych formatów danych z urządzeń dozoru i planów lotu;
 - 14) wykorzystanie standardowych rozwiązań wymiany informacji z systemami sąsiednimi.
- 5.2. Zobrazowanie na ekranie umożliwia identyfikację, w szczególności:
- 1) typu danych;
 - 2) impulsów specjalnych identyfikacji pozycji SPI (Special Position Identification);
 - 3) kodów specjalnych;
 - 4) powiązania etykiet z symbolem określającym położenie obiektu dozoru.
- 5.3. Zobrazowanie zapewnia ponadto zwrócenie uwagi personelu, poprzez zmianę koloru opisu lub jego miganie albo poprzez sygnał dźwiękowy, w przypadku gdy system wykryje jeden z poniższych kodów:
- 1) 7700 – „Niebezpieczeństwo”;

- 2) 7600 – „Awaria radiostacji”;
- 3) 7500 – „Porwanie!”.

TESTY, POMIARY I DOPUSZCZALNE WARTOŚCI TOLERANCJI PARAMETRÓW LOTNICZYCH URZĄDZEŃ NAZIEMNYCH MIERZONYCH PODCZAS KONTROLI Z POWIETRZA

Tabela T.1.1. Wartość parametru COM podczas kontroli z powietrza

Parametr	Wartość
Natężenie pola elektromagnetycznego	$\geq 75 \mu\text{V/m}$ (-109 dBW/m ²)

Tabela T.2.1. Testy i pomiary SUR do wykonania podczas kontroli z powietrza

Test lub pomiar	Typ radaru	
	PSR	MSSR
Sprawdzenie maksymalnego zasięgu radaru na różnych wysokościach	✓	✓
Sprawdzenie pokrycia radarowego na wybranych azymutach	✓	✓
Sprawdzenie dokładności danych o obiekcie (azymut, odległość)	✓	✓
Sprawdzenie dekodowania wysokości w modzie C lub S	-	✓
Sprawdzenie poprawności przekazywania informacji (mod A lub S)	-	✓
Pomiar ogólnego prawdopodobieństwa wykrycia	✓	✓
Pomiar czasu przełączania kanałów	✓	✓
Zobrazowanie sytuacji na wskaźnikach operacyjnych	✓	✓
Zobrazowanie sytuacji na wskaźnikach technicznych	✓	✓

Tabela T.3.1. Wartości parametrów NDB sprawdzanych podczas kontroli z powietrza

Parametr	Odniesienie do Załącznika 10 Tom I do Konwencji	Mierzona wielkość lub wymagana cecha	Dopuszczalne tolerancje lub cel, który musi być osiągnięty w trakcie kontroli z powietrza	Dokładność pomiaru	Rodzaj Kontroli**	
					W	O
Sygnal identyfikacyjny	3.4.5.1	Znak identyfikacyjny nadawany alfabetem Morse'a	Czytelny i poprawny do granicy zasięgu.	Ocena subiektywna	✓	✓
Zasięg na orbicie	3.4.2	Moc sygnału lub kurs lub kluczkowanie	Minimalna moc sygnału wymaganego na danym obszarze geograficznym. Oscylacje igły ADF nie mogą przekraczać $\pm 10^\circ$ w przestrzeni pokrycia.	3dB 2,0°	✓	✓
Zasięg w drodze lotniczej	3.4.2	Kurs	Oscylacje igły ADF nie mogą przekraczać $\pm 10^\circ$ w przestrzeni pokrycia*.	2,0°	✓	✓
Strefa oczekiwania i procedura zbliżania		Kurs	Oscylacje igły nie mogą przekraczać $\pm 5^\circ$ oraz nie mogą wystąpić mylące odwrócenia igły dające fałszywe wrażenie przejścia nad stacją.		✓	✓

* Radiolatarnia może być uznana za działającą poprawnie, mimo że wskazanie kierunku przekracza tolerowaną wartość, jeśli jest to spowodowane oscylacjami igły ADF, o ile oscylacje trwały mniej niż 4 sekundy (dla radiolatarni wykorzystywanych jako pomoce zbliżania) albo trwały mniej niż 8 sekund (dla radiolatarni wykorzystywanych jako pomoce trasowe).

** **W** – kontrola wdrożeniowa, **O** – kontrola okresowa

Tabela T.3.2. Wartości parametrów VOR i DVOR sprawdzanych podczas kontroli z powietrza

Parametr	Odniesienie do Załącznika 10 Tom I do Konwencji	Mierzona wielkość lub wymagana cecha	Dopuszczalne tolerancje	Dokładność pomiaru	Rodzaj kontroli	
					W	O
Rotacja	3.3.1.1	Zgodnie z ruchem wskazówek zegara	poprawna		✓	✓
Orientacja	3.3.1.3	Poprawność	poprawna		✓	✓
Polaryzacja	3.3.3.1	Dewiacja	$\pm 2,0^\circ$	$0,3^\circ$	✓	✓
Dokładność Charakterystyk: -błąd ustawienia -ugięcia -falowania i wyzębienia -przydatność do nawigacji	3.3.3	Dewiacja Ocena pilota	$\pm 2,0^\circ$ $\pm 3,5^\circ$ $\pm 3,0^\circ$ Zdatne	$0,6^\circ$ $0,6^\circ$ $0,3^\circ$ Subiektywne	✓	✓
Zasięg użyteczny	3.3.4	Natężenie pola	$90\mu\text{V/m}$ ($-106,5\text{ dBW/m}^2$)	3dB	✓	✓
Modulacja 9960 Hz 30 Hz	3.3.5	Głębokość modulacji	VOR: 28 – 32% DVOR: dla kąta $<5^\circ$ 9960 Hz: 20 – 55%, 30Hz: 25 – 35%)	1%	✓	✓
Sygnal identyfikacyjny	3.3.6.5	Sygnal identyfikacyjny nadawany Morse'm	Czytelny i poprawny do granicy zasięgu	Ocena subiektywna	✓	✓
Monitorowanie kierunku (radial odniesienia)	3.3.7.1	Dewiacja	$\pm 1,0^\circ$	$0,3^\circ$	✓	

Tabela T.3.3. Wartości parametrów DME sprawdzanych podczas kontroli z powietrza

Parametr	Odniesienie do Załącznika 10 Tom I do Konwencji	Mierzona wielkość lub wymagana cecha	Dopuszczalne tolerancje	Dokładność pomiaru	Rodzaj kontroli	
					W	O
Zasięg	3.5.3.1.2	Poziom AGC (<i>Automatic Gain Control</i>)	Sygnał zapewniający natężenie pola ≥ -89 dBW/m ² do granic zasięgu lub wg wymogów operacyjnych	1dB	√	√
Dokładność	3.5.4.5	Odległość	≤ 150 m ≤ 75 m dla urządzeń współpracujących z systemami podejścia do lądowania	20m	√	√
Kształt impulsu	3.5.4.1.3	Czas, amplituda	Czas narastania $\leq 3\mu$ s Czas trwania $= 3,5\mu$ s, $\pm 0,5\mu$ s Czas zanikania $\leq 3,5\mu$ s Amplituda: między 95% wzrostu lub spadku amplitudy, $\geq 95\%$ maksymalnej amplitudy	0,1μs 1%	√	-
Odstęp między impulsami	3.5.4.1.4	Czas, amplituda	Kanał X: $12 \pm 0,25\mu$ s Kanał Y: $30 \pm 0,25\mu$ s	0,05μs	√	-
Sygnał identyfikacyjny	3.5.3.6	Sygnał identyfikacyjny nadawany Morse'm	Czytelny i poprawny	Ocena subiektywna	√	√
Skuteczność odpowiedzi		Zmiany skuteczności, pozycja	Wskazać obszary, gdzie zmiany są znaczące	Nie dotyczy	√	√
Wyłączenia		Wyłączenie, pozycja	Wskazać, gdzie następuje wyłączenie	Nie dotyczy	√	√

T.3.4. Wymagania dotyczące limitów alarmowych monitorów ILS

Rodzaj urządzenia ILS	Parametr kontrolowany	Wymagania dla ILS kategorii:		
		I	II	III
ILS LOC	Kurs	10,5m	7,5m	6m
	Czułość przemieszczania	17% nominalnej wartości	17% nominalnej wartości	10% nominalnej wartości
ILS GP	Kąt ścieżki schodzenia	$\pm 7,5\%$ nominalnej wartości	$\pm 7,5\%$ nominalnej wartości	$\pm 4\%$ nominalnej wartości
	Czułość przemieszczania	$\pm 25\%$ nominalnej wartości czułości przemieszczania	$\pm 20\%$ nominalnej wartości czułości przemieszczania	$\pm 15\%$ nominalnej wartości czułości przemieszczania

Tabela T.3.5. Wartości parametrów ILS LOC sprawdzanych podczas kontroli z powietrza

Parametr	Odniesienie do Zał. 10 Tom I do Konwencji	Mierzona wielkość lub wymagana cecha	Dopuszczalne tolerancje	Dokładność pomiaru	Rodzaj kontroli	
					W	O
Sygnał identyfikacyjny	3.1.3.9	Sygnał identyfikacyjny nadawany Morse'm	Czytelny i poprawny	Ocena subiektywna	✓	✓
Modulacja - Głębokość	3.1.3.5	Głębokość modulacji	18%-22%	±0,5%	✓	✓
Czułość przemieszczania	3.1.3.7	DDM	Kategoria I: ±17% wartości nominalnej Kategoria II: ±17% wartości nominalnej Kategoria III: ±10% wartości nominalnej	±3 µA ±3 µA ± 2 µA przy I _{wej} =150 µA	✓	✓
Wyrazistość poza linią kierunku	3.1.3.7.4	DDM	Z każdej strony linii kursu: liniowy wzrost do 175 µA, potem utrzymanie 175 µA do 10°. Pomiędzy 10° a 35° min. 150 µA. Tam, gdzie jest wymagane pokrycie poza ±35°, min. 150 µA.	±5 µA przy I _{wej} =150 µA	✓	✓
Wyrazistość dla dużych kątów		DDM	Minimum 150 µA.	±5 µA przy I _{wej} =150 µA	✓	✓
Dokładność ustawienia osi kierunku	3.1.3.6	DDM, przemieszczenie, kąt	Odpowiednio dla przemieszczeń w punkcie odniesienia ILS: Kategoria I: ±10,5 m (35 ft) Kategoria II: ±7,5 m (25 ft) Kategoria III: ±3 m (10 ft)	Kat. I: ±2 m Kat II: ±1 m Kat III: ±0,7 m	✓	✓
Struktura osi kierunku	3.1.3.4 Patrz, Dodatek C, Przypis do 2.1.3	DDM	Od najdalszego krańca pokrycia do punktu A: 30 µA dla wszystkich kategorii Od punktu A do punktu B: Kategoria I: liniowy spadek do 15 µA Kategoria II: liniowy spadek do 5 µA Kategoria III: liniowy spadek do 5 µA Poza punktem B: Kategoria I: 15 µA do punktu C Kategoria II: 5 µA do punktu odniesienia Kategoria III: 5 µA do punktu D, potem liniowy wzrost do 10 µA w punkcie E.	Dodatek C, 2.1.5 Od punktu A do B, 3 µA malejąco do 1 µA Od punktu B do E, 1 µA	✓	✓
Zasięg użyteczny	3.1.3.3 Patrz Dodatek C, Rysunki C-7 i C-8	DDM	Od anteny radiolatarni do odległości: - 25NM lub 18 NM w zakresie ±10° od linii kursu, - 17 NM lub 10 NM pomiędzy 10° a 35° po obu stronach od linii kursu, - 10 NM poza zakresem ±35°, jeżeli zapewnione jest pokrycie.	±3 dB	✓	✓
Natężenie pola		Natężenie pola	>40 µV/m (-114 dBW/m ²)			
Limity alarmowe monitorów:	3.1.3.1	DDM, przemieszczenie	Monitor musi uruchomić alarm przy przesunięciu linii kursu od osi drogi startowej przy wartości równej lub większej niż następujące odległości w punkcie odniesienia ILS: Kategoria I: 10,5 m (35 ft) Kategoria II: 7,5 m (25 ft) Kategoria III: 6 m (20 ft)	2 m 1 m 0,7 m	✓	✓
- czułość przemieszczania		DDM, przemieszczenie	Monitor musi uruchomić alarm przy zmianie czułości przemieszczania o wartość różniącą się od wartości nominalnej o więcej niż: Kategoria I: 17% Kategoria II: 17% Kategoria III: 10%	±4% ±4% ±2%		

Tabela T.3.6. Wartości parametrów ILS GP sprawdzanych podczas kontroli z powietrza

Parametr	Odniesienie do Zał. 10 Tom I do Konwencji	Mierzona wielkość lub wymagana cecha	Dopuszczalne tolerancje	Dokładność pomiaru	Rodzaj kontroli	
					W	O
Kąt: - ustawienie	3.1.5.1.2.2	DDM, kąt	Kategoria I: $\pm 7,5\%$ kąta nominalnego (Θ) Kategoria II: $\pm 7,5\%$ Θ Kategoria III: $\pm 4\%$ Θ	Kategoria I: $0,75\%$ Θ Kategoria II: $0,75\%$ Θ Kategoria III: $0,3\%$ Θ	✓	✓
- wysokość nad punktem odniesienia	3.1.5.1.5 3.1.5.1.6 3.1.5.1.4	Wysokość	Kategoria I, II i III: 15 m (50 ft)+3 m (10 ft)	0,6 m	✓	-
Czułość przemieszczania: wartość, symetria	3.1.5.6	DDM, kąt	Kategoria I: $\pm 25\%$ wartości nominalnej Kategoria II: $\pm 20\%$ czułości Kategoria III: $\pm 15\%$ przemieszczania	Kategoria I: $2,5\%$ Kategoria II: 2% Kategoria III: $1,5\%$	✓	✓
Wyrazistość: - pod ścieżką	3.1.5.6.5	DDM, kąt	Na kącie pomiędzy płaszczyzną horyzontu, a $0,3 \Theta$, nie mniej niż $190 \mu A$. Jeżeli $190 \mu A$ jest na kącie większym niż $0,45 \Theta$, musi być utrzymane do $\leq 0,45 \Theta$	$\pm 6 \mu A$ przy $I_{wej}=190 \mu A$	✓	✓
- nad ścieżką	3.1.5.3.1		Musi osiągnąć co najmniej $150 \mu A$ i nie spaść poniżej $150 \mu A$, póki nie zostanie osiągnięte $1,75 \Theta$.			
Zabezpieczenie nad przeszkodami			Bezpieczna wyrazistość na $180 \mu A$ (praca normalna) lub na $150 \mu A$ (praca przy alarmie szerokim)		✓	✓
Struktura ścieżki schodzenia	3.1.5.4	DDM	Kategoria I: od granicy zasięgu do punktu „C”- $30 \mu A$ Kategoria II i III pod granicy zasięgu do punktu „A”- $30 \mu A$ od punktu „A” do „B” liniowy spadek do $20 \mu A$ od punktu „B” do punktu odniesienia - $20 \mu A$	Kategoria I: $3 \mu A$ Kategoria II i III: $2 \mu A$	✓	✓
Modulacja: - głębokość	3.1.5.5.1	Głębokość modulacji	$37,5\%$ do $42,5\%$ dla każdego sygnału modulującego (tonu)	$0,5\%$	✓	✓
- zasięg użyteczny	3.1.5.3		Poprawna praca odbiornika w sektorze $\pm 8^\circ$ od środka centralnej linii radiolatarni kierunku ILS dla co najmniej $18,5 km$ ($10 NM$) w zakresie $1,75 \Theta$ ponad płaszczyznę horyzontalną, lub dla niskiego kąta do $0,3 \Theta$ jako wymagane dla zabezpieczenia procedury przechwycenia ścieżki schodzenia. $>400 \mu V/m$ ($-95 dBW/m^2$)	$\pm 3 dB$	✓	✓
- natężenie pola						
Limity alarmowe monitorów: - kąt	3.1.5.7	DDM, kąt	Monitor musi wywołać alarm przy zmianie kąta, którego wielkość przekroczy wartość kąta publikowanego o więcej niż $\pm 7,5\%$.	$\pm 4 \mu A$	✓	✓
- czułość przemieszczania		DDM, kąt	Kategoria I: Monitor musi wywołać alarm przy zmianie kąta między ścieżką schodzenia a linią poniżej ścieżki schodzenia odpowiadającej wartości $75 \mu A$ o więcej niż $0,0375 \Theta$. Monitor musi wywołać alarm przy zmianie czułości przemieszczania o więcej niż 25% wartości nominalnej.	$\pm 4 \mu A$ $\pm 1 dB$	✓	✓

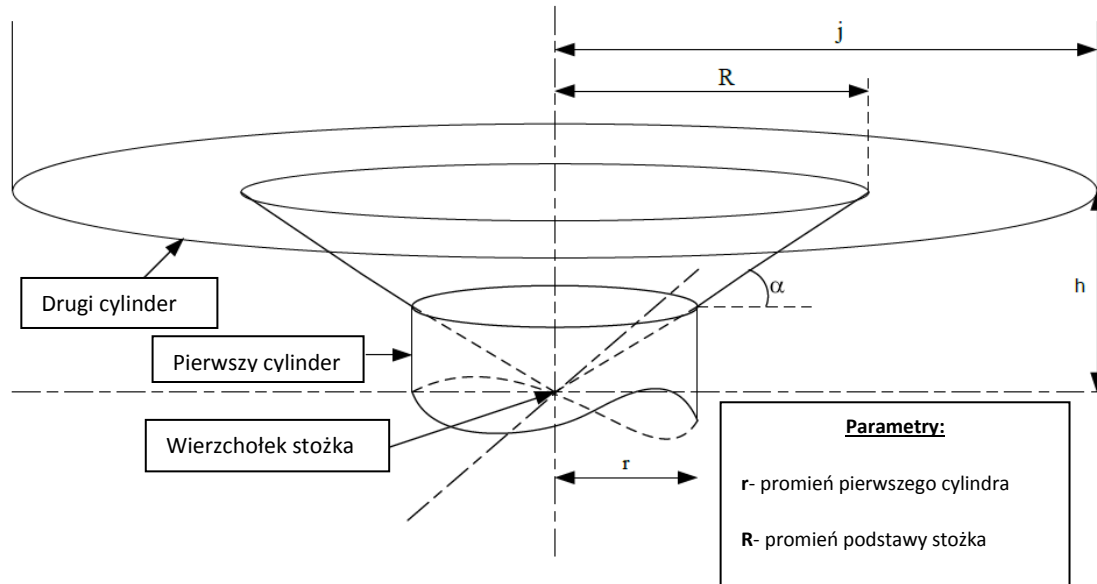
Tabela T.3.7. Wartości parametrów GBAS sprawdzanych podczas kontroli z powietrza

Parametr	Odniesienie do Załącznika 10 Tom I do Konwencji	Odniesienie do Doc 8071 Tom II	Mierzona wielkość lub wymagana cecha	Dopuszczalne tolerancje	Dokładność pomiaru	Rodzaj kontroli	
						W	O
Dane FAS (Final Approach Segment) – Segmentu podejścia końcowego	Załącznik B pkt 3.6.4.5	pkt 4.3.4	Ścieżka FAS	Zgodnie z opisem FAS	-	✓	
Procedura zatwierdzania	-	5.3	-	-	subiektywna	✓	
Tłumienie zakłóceń	Załącznik B pkt 3.7	4.3.6	Poziom sygnału zakłócającego	< Zdefiniowany poziom zakłóceń	± 3 dB	✓	
Pokrycie VDB (VHF Data Broadcast) Natężenie pola GBAS/H Natężenie pola GBAS/E W poziomie W pionie	Załącznik B pkt 3.7.3.5.4.4	4.3.7 4.3.8 4.3.9 4.3.10	Sila pola	>-99dBW/m ² do -35dBW/m ² >-99dBW/m ² do -35dBW/m ² >-103dBW/m ² do -39dBW/m ²	± 3 dB	✓	
Nagłówek bloku depeszy (identyfikacja GBAS)	Załącznik B pkt 3.6.3.4.1	4.3.14	Identyfikacja urządzenia	Dokładne dopasowanie	-	✓	
Zawartość danych wykorzystywanych	Załącznik B pkt 3.6.4	4.3.15 4.3.16	Zawartość danych w wiadomości	Dokładne dopasowanie	-	✓	
Dokładność położenia (opcjonalnie)	-	4.3.17 4.3.18	Pozycja	4 m pionowo 16 m poprzecznie	1m	✓	

SPOSÓB WYZNACZANIA POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH DLA URZĄDZEŃ
NAZIEMNYCH

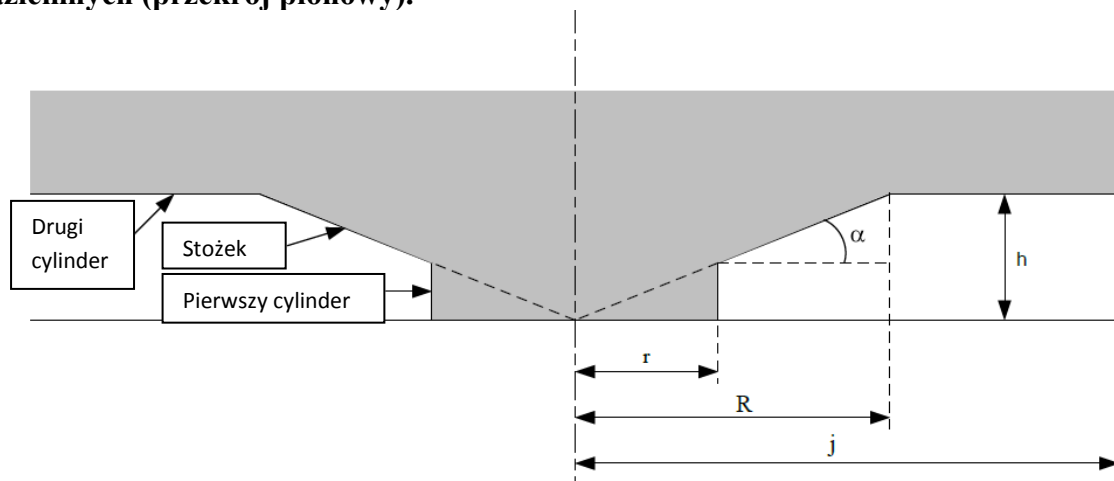
Rys. 1.

Kształt powierzchni ograniczających zabudowę wokół dookólnych lotniczych urządzeń naziemnych (widok trójwymiarowy).

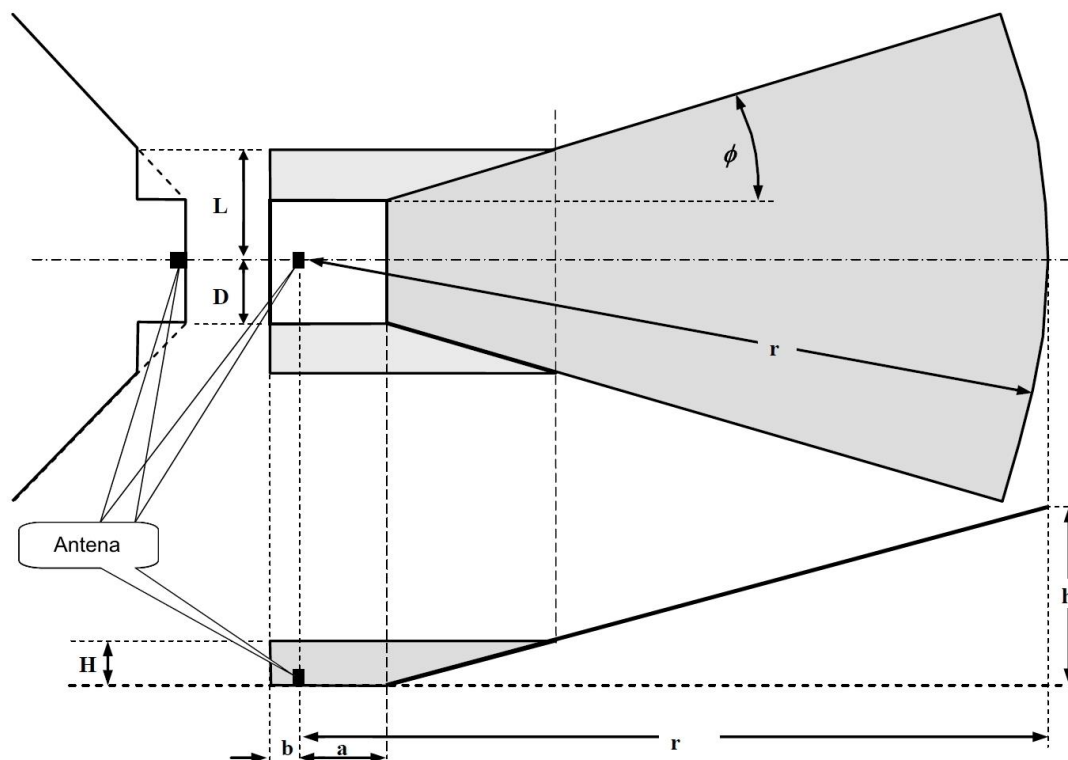


Rys. 2.

Kształt powierzchni ograniczających zabudowę wokół dookólnych lotniczych urządzeń naziemnych (przekrój pionowy).



Rys. 3.
Kształt powierzchni ograniczającej zabudowę wokół kierunkowych lotniczych urządzeń naziemnych.



Rys. 4.
Kształt powierzchni ograniczającej zabudowę wokół kierunkowych lotniczych urządzeń naziemnych (widok trójwymiarowy).

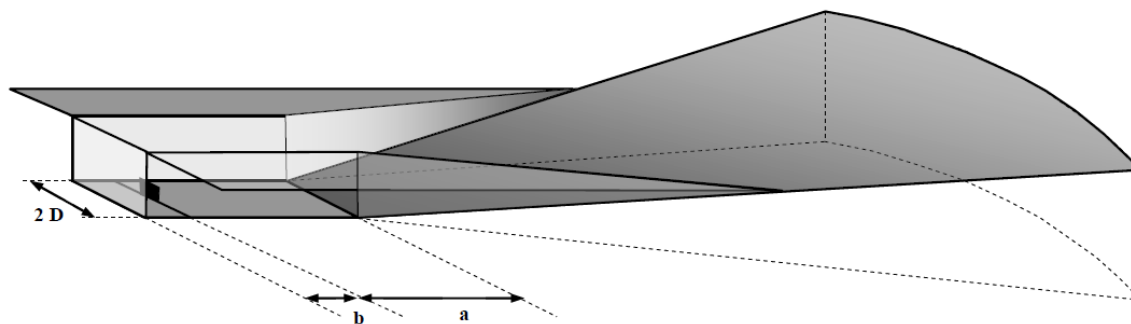


Tabela T.5.1. Wymiary powierzchni ograniczającej zabudowę wokół dookólnych urządzeń nawigacyjnych.

<i>Typ urządzeń nawigacyjnych</i>	<i>Zasięg (r – cylinder) (m)</i>	<i>Alpha (α – stożek) (°)</i>	<i>Zasięg (R – stożek) (m)</i>	<i>Zasięg (j – cylinder)(m) jedynie dla turbin wiatrowych</i>	<i>Wysokość cylindra j (h – wysokość) (m) jedynie dla turbin wiatrowych</i>
<i>DME N</i>	300	1.0	3000	N/A	N/A
<i>VOR</i>	600	1.0	3000	15000	52
<i>Radionamiernik (DF)</i>	500	1.0	3000	10000	52
<i>Znaczniki</i>	50	20.0	200	N/A	N/A
<i>NDB</i>	200	5.0	1000	N/A	N/A
<i>GBAS naziemny odbiornik referencyjny</i>	400	3.0	3000	N/A	N/A
<i>GBAS stacja VDB</i>	300	0.9	3000	N/A	N/A
<i>Stacja monitorująca VDB</i>	400	3.0	3000	N/A	N/A

Tabela T.5.2. Wymiary powierzchni ograniczającej zabudowę wokół kierunkowych urządzeń nawigacyjnych.

<i>Typ urządzeń nawigacyjnych</i>	<i>A (m)</i>	<i>b (m)</i>	<i>h (m)</i>	<i>r (m)</i>	<i>D (m)</i>	<i>H (m)</i>	<i>L (m)</i>	<i>Φ (°)</i>
<i>ILS LLZ (średnia charakterystyka jednoczęstotliwościowa)</i>	Odległość od progu pasa	500	70	a+6000	500	10	2300	30
<i>ILS LLZ (średnia charakterystyka dwuczęstotliwościowa)</i>	Odległość od progu pasa	500	70	a+6000	500	20	1500	20
<i>ILC GP M-Typ (podwójna częstotliwość)</i>	800	50	70	6000	250	5	325	10
<i>MLS AZ</i>	Odległość od progu pasa	20	70	a+6000	600	20	1500	40
<i>MLS EL</i>	300	20	70	6000	200	20	1500	40
<i>DME (antena kierunkowa)</i>	Odległość od progu pasa	20	70	a+6000	600	20	1500	40

Tabela T.5.3. Wymiary powierzchni ograniczającej zabudowę wokół dookólnych urządzeń łączności

<i>Typ urządzeń łączności</i>	<i>Alpha (α – stożek) ($^{\circ}$)</i>	<i>Zasięg (R – stożek) (m)</i>	<i>Zasięg (r – cylinder) (m)</i>
VHF <i>Łączność Tx</i>	1.0	2000	300
VHF <i>Łączność Rx</i>	1.0	2000	300

Tabela T.5.4. Wymiary powierzchni ograniczającej zabudowę wokół dookólnych urządzeń dozorowania.

<i>Typ urządzeń dozorowania</i>	<i>Alpha (α – stożek) ($^{\circ}$)</i>	<i>Zasięg (R – stożek) (m)</i>	<i>Zasięg (r – cylinder) (m)</i>
PSR*	0.25	15 000	500
SSR	0.25	15 000	500

* w przypadku urządzeń dozorowania PSR przeznaczonych do obserwacji meteorologicznych obowiązuje całkowity **zakaz** instalacji pojedynczych turbin wiatrowych w odległości 5 000 m, a dla farm wiatrowych w odległości 20 000 m.

UZASADNIENIE

Cel wydania rozporządzenia

Projektowane rozporządzenie będzie stanowić wykonanie upoważnienia określonego w art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...).

W związku z planowanymi zmianami w zakresie brzmienia przepisu upoważniającego do wydania aktu wykonawczego określonego w art. 92 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, ponownego wydania wymaga rozporządzenie wydane na jego podstawie.

Dodatkowo w § 5 pkt 3 lit. d oraz w załączniku 1 pkt 4, dodaje się odwołanie do przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014. Wymóg spełnienia przepisów ww. rozporządzenia zawarty był w § 4 ust. 1 pkt 1 lit. k i zasadne jest jego powielenia w ww. miejscach. Zmiana ta ma na celu zapewnienie lepszej czytelności rozporządzenia.

Zakres regulacji

Zmiany w stosunku do dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 2 grudnia 2016 r. w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 55), dotyczą realizacji przepisu upoważniającego rozszerzonego o kwestie dotyczące sposobu wyznaczania powierzchni ograniczających zabudowę oraz warunki, jakie powinny spełnić obiekty na obszarze obowiązywania powierzchni ograniczających zabudowę.

Zgodność regulacji z prawem UE – projektowane regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: Art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183 i ...). Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem nowelizacji ww. rozporządzenia jest jego rozszerzenie o sposób określania i wyznaczania granic przestrzennych powierzchni ograniczających zabudowę, o których mowa w art. 86 ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze, a także określenie warunków, jakie powinny spełniać obiekty na obszarze powierzchni ograniczających zabudowę.

Dodatkowo wprowadzone są dodatkowe odwołania do rozporządzenia 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), zwiększające czytelność rozporządzenia.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Granice powierzchni ograniczających zabudowę zawarte w załączniku do projektowanej nowelizacji rozporządzenia zostały opracowane na podstawie dokumentu Doc 015 „*European Guidance Material on Managing Building Restricted Areas*”, który jest podstawowym dokumentem zawierającym szczegółowe wytyczne odnośnie wyznaczania stref ograniczających zabudowę. Wprowadzenie do rozporządzenia zapisów odnośnie tworzenia stref ograniczających zabudowę stanowić będzie narzędzie oraz podstawę do opiniowania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego m. in. miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz warunków zabudowy. Pozwoli to na bardziej skuteczną ochronę lotniczych urządzeń naziemnym przed szkodliwym wpływem stałych i ruchomych obiektów oraz źródeł promieniowania elektromagnetycznego.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak jest powszechnie obowiązujących przepisów prawnych, które określałyby w jaki sposób należy chronić lotnicze urządzenia naziemne przed szkodliwym wpływem stałych i ruchomych obiektów oraz źródeł promieniowania elektromagnetycznego. Ochrona lotniczych urządzeń naziemnych w innych krajach jest realizowana w oparciu o wytyczne zawarte w dokumencie „*European Guidance Material on Managing Building Restricted Areas*”.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie
Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego	2	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie
Zarządzający lotniskami	15	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie
Aeroklub Polski	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie(0-10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
Niemierzalne												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE(szczegóły w odwroconej tabeli zgodności).		☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☒ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:		☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowana regulacja nie ma wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Planowany efekt zostanie osiągnięty po wejściu w życie przepisów projektu. Brak konieczności określenia mierników.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		

R O Z P O R Z A D Z E N I E
MINISTRA INFRASTRUKTURY ¹⁾

z dnia

w sprawie przeszkód lotniczych oraz powierzchni ograniczających przeszkody

Na podstawie art. 92 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 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. 87¹ ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”, oraz zakres informacji i dokumentów dołączanych do wniosku, o którym mowa w art. 87¹ ust. 2 ustawy;
- 6) sposób i warunki udzielania zgody, o której mowa w art. 87 ust. 3 ustawy, oraz dokumenty dołączane do wniosku o udzielenie takiej zgody;
- 7) warunki powstawania obiektów, o których mowa w art. 87 ust. 4 ustawy;
- 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 ustawy;
- 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. 87¹ ust. 10 ustawy.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) rozporządzeniu nr 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 91/670EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.);

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

- 2) rozporządzeniu Komisji (UE) nr 139/2014 – należy przez to rozumieć rozporządzenie Komisji (UE) 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 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1);
- 3) Załączniku 14 tom II – należy przez to rozumieć Załącznik 14 tom II „Lotniska dla śmigłowców” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ogłoszony w załączniku do obwieszczenia nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 czerwca 2018 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14 tom II do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku (Dz. Urz. ULC poz. 33);
- 4) Prezesie Urzędu – należy przez to rozumieć Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 5) przeszkodzie lotniczej – należy przez to rozumieć obiekty, o których mowa w art. 87¹ ust. 1 ustawy;
- 6) rozległej przeszkodzie lotniczej – należy przez to rozumieć obszar, którego granice są wyznaczone przez punkty brzegowe określające kształt przeszkody lotniczej; obszar ten traktowany jest jako przeszkoda lotnicza;
- 7) eTOD – należy przez to rozumieć elektroniczne dane o terenie i przeszkodach określone przez wymagania rozdziału 10 Załącznika 15 do Konwencji, o których mowa w § 2 pkt 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie służby informacji lotniczej (Dz. U. poz. 1689);
- 8) powierzchni ograniczającej przeszkody – należy przez to rozumieć powierzchnie wyznaczone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, które ustalają dopuszczalne wymiary obiektów w otoczeniu lotniska, czyli na terenie pozostającym w zasięgu tych powierzchni;
- 9) posiadaczu przeszkody lotniczej – należy przez to rozumieć właściciela nieruchomości, użytkownika wieczystego albo osobę, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, w zależności od tego, kto faktycznie włada nieruchomością, na której taka przeszkoda się znajduje, a w przypadku braku takich osób lub gdy ich miejsce pobytu nie jest znane – posiadacza nieruchomości.

Rozdział 2

Wyznaczanie powierzchni ograniczających przeszkody dla lotnisk dla samolotów

§ 3. Wyznacza się następujące powierzchnie ograniczające przeszkody dla lotnisk dla samolotów:

- 1) powierzchnia pozioma zewnętrzna – powierzchnia rozciągająca się od krawędzi powierzchni stożkowej; jest to określona część płaszczyzny poziomej dookoła lotniska powyżej granic powierzchni stożkowej; stanowi poziom, powyżej którego uwzględnić należy zapewnienie kontroli nad nowymi przeszkodami w celu zapewnienia wykonalnych i skutecznych procedur podejścia według wskazań przyrządów w celu zagwarantowania bezpiecznego manewrowania z widocznością w sąsiedztwie

lotniska; układ powierzchni poziomej zewnętrznej określa załącznik nr 1 do rozporządzenia;

- 2) powierzchnia stożkowa – powierzchnia nachylona rozchodząca się w górę i na zewnątrz od skraju powierzchni poziomej wewnętrznej; granicę powierzchni stożkowej stanowią:
 - a) krawędź dolna pokrywająca się ze skrajem powierzchni poziomej wewnętrznej; oraz
 - b) krawędź górna położona na określonej wysokości nad powierzchnią poziomą wewnętrzną;
- 3) powierzchnia pozioma wewnętrzna – powierzchnia leżąca w płaszczyźnie poziomej nad lotniskiem i przyległymi do niego terenami; granice zewnętrzne powierzchni poziomej wewnętrznej są określone przez okrąg, którego środek znajduje się w geometrycznym środku drogi startowej, przez wypukły obrys złożony z okrągłych łuków, ze środkami na skrzyżowaniu przedłużonej linii środkowej drogi startowej i końca pasa drogi startowej, połączone ze sobą stycznymi liniami prostymi równoległymi do linii środkowej drogi startowej. Wysokość powierzchni poziomej wewnętrznej jest mierzona powyżej ustalonej wysokości odniesienia. Jako wysokość odniesienia do określania wysokości powierzchni poziomej wewnętrznej, przyjmuje się:
 - a) wysokość najwyższego punktu, najniższego progu powiązanej drogi startowej albo
 - b) wysokość najwyższego punktu, najwyższego progu powiązanej drogi startowej albo
 - c) wysokość najwyższego punktu drogi startowej albo
 - d) wysokość lotniska;
- 4) powierzchnia podejścia – nachylona płaszczyzna albo układ płaszczyzn przed progiem; granice powierzchni podejścia stanowią:
 - a) krawędź wewnętrzna o określonej długości, pozioma i prostopadła do przedłużenia linii środkowej drogi startowej, w określonej odległości przed progiem,
 - b) dwie krawędzie boczne wyprowadzone z końców krawędzi wewnętrznej i rozchylone symetrycznie pod określonym kątem w stosunku do przedłużenia linii środkowej drogi startowej,
 - c) krawędź zewnętrzna, równoległa do krawędzi wewnętrznej;
- 5) powierzchnia przejściowa – powierzchnia złożona, położona wzdłuż boku pasa drogi startowej i części boku powierzchni podejścia, nachylona do góry i na zewnątrz do powierzchni poziomej wewnętrznej. Granice powierzchni przejściowej stanowią:
 - a) krawędź dolna, zaczynająca się w miejscu przecięcia boku powierzchni podejścia z powierzchnią poziomą wewnętrzną i rozchodząca się w dół, wzdłuż boku powierzchni podejścia, do dolnej krawędzi powierzchni podejścia, a następnie z tego miejsca wzdłuż krawędzi pasa drogi startowej równoległe do linii środkowej drogi startowej oraz
 - b) krawędź górna, położona w płaszczyźnie powierzchni poziomej wewnętrznej;
- 6) powierzchnia wznoszenia – nachylona płaszczyzna lub każda inna wyznaczona powierzchnia, znajdująca się poza końcem drogi startowej lub zabezpieczenia wydłużonego startu. Granice powierzchni wznoszenia stanowią:
 - a) krawędź wewnętrzna, pozioma i prostopadła do linii środkowej drogi startowej, położona w określonej odległości od końca drogi startowej lub na końcu zabezpieczenia wydłużonego

- startu, jeżeli występuje, a jej długość przekracza określony wymiar,
- b) dwa boki wyprowadzone z końców krawędzi wewnętrznej, rozchylone symetrycznie pod określonym kątem w odniesieniu do ścieżki wznoszenia, do osiągnięcia określonej szerokości końcowej, i ciągnące się dalej na tej szerokości (równoległe) na pozostałej długości powierzchni wznoszenia oraz
 - c) krawędź zewnętrzna, pozioma i prostopadła do określonej ścieżki wznoszenia;
- 7) powierzchnia podejścia wewnętrzna – prostokątna część powierzchni podejścia, znajdująca się bezpośrednio przed progiem. Granice powierzchni podejścia wewnętrznej stanowią:
- a) krawędź wewnętrzna, pokrywająca się z lokalizacją krawędzi wewnętrznej, powierzchni podejścia, posiadająca własną określoną długość,
 - b) dwa boki, wyprowadzone z końców krawędzi wewnętrznej i ciągnące się równoległe do płaszczyzny pionowej, przechodzącej przez linię środkową drogi startowej oraz
 - c) krawędź zewnętrzna, równoległa do krawędzi wewnętrznej;
- 8) powierzchnia przejściowa wewnętrzna – powierzchnia, której granice stanowią:
- a) krawędź dolna, rozpoczynająca się na końcu powierzchni podejścia wewnętrznej i rozciągająca się wzdłuż boku powierzchni podejścia wewnętrznej do krawędzi wewnętrznej tej powierzchni, z tego miejsca wzdłuż pasa drogi startowej równoległe do linii środkowej drogi startowej, aż do krawędzi wewnętrznej powierzchni przerwane go lądowania i wznosząca się następnie po bocznej krawędzi przerwane go lądowania, do punktu przecięcia się tej krawędzi z powierzchnią poziomą wewnętrzną oraz
 - b) krawędź górna, leżąca w tej samej płaszczyźnie, co powierzchnia pozioma wewnętrzna;
- 9) powierzchnia przerwane go lądowania – nachylona płaszczyzna, położona w określonej odległości za progiem i rozciągająca się pomiędzy powierzchniami przejściowymi wewnętrznymi. Granice powierzchni przerwane go lądowania stanowią:
- a) krawędź wewnętrzna – pozioma, prostopadła do linii środkowej drogi startowej i położona w określonej odległości za progiem,
 - b) dwie krawędzie boczne, wyprowadzone z końców krawędzi wewnętrznej i rozchylone symetrycznie pod określonym kątem w odniesieniu do płaszczyzny pionowej przechodzącej przez linię środkową drogi startowej oraz
 - c) krawędź zewnętrzna, równoległa do krawędzi wewnętrznej, leżąca w płaszczyźnie powierzchni poziomej wewnętrznej.

§ 4. Nachylenie powierzchni, o której mowa w § 3 pkt 2, mierzone jest w płaszczyźnie pionowej prostopadłej do powierzchni poziomej wewnętrznej.

§ 5. 1. Granice powierzchni, o której mowa w § 3 pkt 3, dla dróg startowych o długości 1800 m albo większej, definiowane są jako koła o promieniu 4000 m wykonane na końcach pasa drogi startowej. Koła te są połączone wspólnymi stycznymi równoległymi do linii środkowej drogi startowej w celu utworzenia procedury z dwoma zakrętami po 180 stopni. Granica wykonania tej procedury, to

granica powierzchni poziomej wewnętrznej. Układ powierzchni poziomej wewnętrznej dla drogi startowej z cyfrą kodu 4 określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

2. Powierzchnia, o której mowa w § 3 pkt 3, dla dróg startowych o długości poniżej 1800 m, może być definiowana, jako koło wykonane w punkcie środkowym drogi startowej.

3. Jeżeli na lotnisku istnieją dwie lub więcej dróg startowych wszystkie koła, o których mowa w ust. 2, są połączone stycznie przez linie proste. Układ połączonej powierzchni poziomej wewnętrznej dla dwóch równoległych dróg startowych określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 6. 1. W przypadku wykorzystywania procedur podejścia do lądowania z bocznym odejściem, odchyleniem lub podejściem krzywoliniowym, powierzchnie o których mowa w § 3 pkt 4 odpowiednio modyfikuje się. Modyfikacji podlegają w szczególności dwie krawędzie boczne wyprowadzone z końców krawędzi wewnętrznej i rozchylone symetrycznie pod określonym kątem w stosunku do przedłużenia linii środkowej drogi podejścia do lądowania z bocznym odejściem, odchyleniem lub podejściem krzywoliniowym.

2. Wysokość krawędzi wewnętrznej, o której mowa w § 3 pkt 4 lit. a, jest równa wysokości środka progu.

3. Nachylenia powierzchni, o której mowa w § 3 pkt 4 mierzone są w płaszczyźnie pionowej przechodzącej przez linię środkową drogi startowej oraz dalej, ciągnącej się wzdłuż przedłużenia linii środkowej w przypadku lądowania z bocznym odejściem lub podejściem krzywoliniowym.

§ 7. 1. Wysokość punktu na krawędzi dolnej powierzchni przejściowej, o której mowa w § 3 pkt 5 lit. a, jest:

- 1) wzdłuż boku powierzchni podejścia – równa wysokości powierzchni podejścia w tym punkcie oraz
- 2) wzdłuż pasa drogi startowej – równa wysokości punktu położonego najbliżej linii środkowej drogi startowej albo jej przedłużenia.

2. Nachylenie powierzchni, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 5, jest mierzone w płaszczyźnie pionowej prostopadłej do linii środkowej drogi startowej.

§ 8. 1. Wysokość krawędzi wewnętrznej, o której mowa w § 3 pkt 6 lit. a, jest równa wysokości najwyższego punktu położonego na linii środkowej przedłużenia drogi startowej, między końcem drogi startowej, a krawędzią wewnętrzną. W przypadku wyznaczenia na lotnisku zabezpieczenia wydłużonego startu, wysokość krawędzi wewnętrznej jest równa wysokości najwyższego położonego punktu na ziemi, na linii środkowej zabezpieczenia wydłużonego startu.

2. W przypadku prostoliniowej ścieżki wznoszenia przy starcie, nachylenie powierzchni wznoszenia, o której mowa w § 3 pkt 6, jest mierzone w płaszczyźnie pionowej, przechodzącej przez linię środkową drogi startowej.

3. W przypadku, gdy ścieżka wznoszenia przy starcie obejmuje skręt, powierzchnia, o której mowa w § 3 pkt 6, jest powierzchnią złożoną, zawierającą poziome prostopadłe do jej linii środkowej, a nachylenie linii środkowej takiej ścieżki jest takie samo, jak w przypadku prostoliniowej ścieżki wznoszenia, o której mowa w ust. 2.

§ 9. 1. Wysokość punktu na krawędzi dolnej, o której mowa w § 3 pkt 8 lit. a:

- 1) wzdłuż bocznej krawędzi powierzchni podejścia wewnętrznej oraz powierzchni przerwanego lądowania – jest równa wysokości tych powierzchni w tym punkcie oraz
- 2) wzdłuż pasa drogi startowej – jest równa wysokości punktu położonego najbliżej na linii środkowej drogi startowej lub na jej przedłużeniu.

2. Nachylenie powierzchni, o której mowa w § 3 pkt 8 jest mierzone w płaszczyźnie pionowej prostopadłej do linii środkowej drogi startowej.

§ 10. 1. Wysokość krawędzi wewnętrznej, o której mowa w § 3 pkt 9 lit. a, jest równa wysokości linii środkowej drogi startowej w miejscu lokalizacji krawędzi wewnętrznej.

2. Nachylenie powierzchni, o której mowa w § 3 pkt 9, jest mierzone w płaszczyźnie pionowej przechodzącej przez linię środkową drogi startowej.

§ 11. 1. Strefa wolna od przeszkód lotniczych jest przeznaczona do ochrony samolotów przed stałymi oraz ruchomymi przeszkodami lotniczymi podczas operacji w kategorii II i III, w przypadku gdy podejścia są kontynuowane poniżej wysokości decyzji oraz ochrony w czasie kolejnych przypadków nieudanego podejścia lub przerwanego lądowania ze wszystkimi silnikami pracującymi.

2. Strefa wolna od przeszkód składa się z następujących powierzchni ograniczających przeszkody:

- 1) powierzchnia podejścia wewnętrzna;
- 2) powierzchnia przejściowa wewnętrzna;
- 3) powierzchnia przerwanego lądowania.

§ 12. Sposób wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkody określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 13. 1. Dla nieprzypadkowych dróg startowych, dróg startowych z podejściem nieprecyzyjnym oraz dróg startowych z podejściem precyzyjnym kategorii I wyznacza się:

- 1) powierzchnię stożkową;
- 2) powierzchnię poziomą wewnętrzną;
- 3) powierzchnię podejścia;
- 4) powierzchnie przejściowe.

2. Dla dróg startowych z podejściem precyzyjnym kategorii II lub III wyznacza się powierzchnie ograniczające przeszkody, o których mowa w ust. 1, oraz:

- 1) powierzchnię podejścia wewnętrzną;
- 2) powierzchnie przejściowe wewnętrzne;
- 3) powierzchnię przerwanego lądowania.

3. Dla drogi startowej przeznaczonej do startów, wyznacza się powierzchnię wznoszenia.

§ 14. Wysokości i nachylenia powierzchni ograniczających przeszkody nie powinny być większe, a ich wymiary nie powinny być mniejsze niż wartości określone w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

§ 15. Powierzchnia podejścia, o której mowa w § 3 pkt 4, jest pozioma począwszy od punktu, w którym płaszczyzna o nachyleniu 2,5% przecina:

- 1) płaszczyznę poziomą położoną na wysokości 150 m powyżej wysokości progu albo
 - 2) płaszczyznę poziomą przechodzącą przez wierzchołek dowolnego obiektu, według którego wyznacza się wysokość zapewniającą przewyższenie nad przeszkodami
- w zależności od tego, która z tych wartości jest większa.

§ 16. Dla drogi startowej przeznaczonej do startów, wyznacza się powierzchnię wznoszenia.

§ 17. W przypadku powierzchni ograniczających przeszkody nakładających się jedna nad drugą, za obowiązującą przyjmuje się powierzchnię położoną niżej.

Rozdział 3

Wyznaczanie powierzchni ograniczających przeszkody lotnisk dla śmigłowców

§ 18. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do lotnisk dla śmigłowców, usytuowanych na lądzie albo wodzie albo na obiektach budowlanych dla podejść nieprzyrzadowych albo przyrzadowych nieprecyzyjnych.

§ 19. Ilekroć w niniejszym rozdziale jest mowa o:

- 1) FATO (strefa podejścia końcowego i startu) – należy przez to rozumieć określony obszar, nad którym wykonywana jest ostatnia faza manewru podejścia do zawisu, lądowania lub z którego rozpoczynany jest manewr startu. Jeśli strefa FATO ma być wykorzystywana przez śmigłowce wykonujące loty w 1 klasie osiągow, to obszar ten obejmuje dostępną strefę przerwane go startu;
- 2) powierzchni podejścia – należy przez to rozumieć nachyloną płaszczyznę albo kombinację płaszczyzn, lub w przypadku, gdy obejmuje zakręt, powierzchnię złożoną nachyloną ku górze od końca strefy bezpieczeństwa, wyśrodkowaną na linii przechodzącej przez środek strefy FATO i wyznaczoną przez:
 - a) krawędź wewnętrzną, poziomą i równą do długości minimalnej szerokości/średnicy strefy FATO plus strefa bezpieczeństwa, prostopadłą do linii środkowej powierzchni podejścia i zlokalizowana na zewnętrznej krawędzi strefy bezpieczeństwa,
 - b) dwie krawędzie boczne wychodzące z końców krawędzi wewnętrznej, rozchodzące się jednolicie pod określonym kątem od płaszczyzny pionowej zawierającej linię środkową strefy FATO oraz
 - c) krawędź zewnętrzną, poziomą i prostopadłą do linii środkowej powierzchni podejścia, znajdująca się na określonej wysokości – 152 m (500 ft) nad wysokością strefy FATO;
- 3) powierzchni przejściowej – należy przez to rozumieć powierzchnię złożoną biegnącą wzdłuż boku strefy bezpieczeństwa i stanowiącą część boku powierzchni podejścia /wznoszenia przy starcie, wyprowadzoną pochyło w górę i na zewnątrz na wysokości wynoszącej 45 m, wyznaczoną przez:
 - a) krawędź dolną, rozpoczynającą się w punkcie bocznej krawędzi powierzchni podejścia /wznoszenia przy starcie na określonej wysokości nad dolną krawędzią i przebiegającą po bocznej krawędzi powierzchni podejścia/wznoszenia przy starcie do dolnej

- krawędzi tych powierzchni i stąd wzdłuż bocznej krawędzi strefy bezpieczeństwa, równoległe do linii środkowej strefy FATO oraz
- b) krawędź górną, położoną na określonej wysokości nad dolną krawędzią jak określono w załączniku nr 6 do rozporządzenia;
- 4) powierzchni wznoszenia przy starcie – należy przez to rozumieć płaszczyznę nachyloną, kombinację płaszczyzn, lub jeżeli obejmuje zakręt, powierzchnię złożoną, nachyloną ku górze od końca strefy bezpieczeństwa, wyśrodkowaną na linii przechodzącej przez środek strefy FATO wyznaczoną przez:
- a) krawędź wewnętrzną poziomą, o długości równej minimalnej szerokości/średnicy strefy FATO plus strefa bezpieczeństwa, prostopadła do linii środkowej powierzchni wznoszenia przy starcie i położona na zewnętrznej krawędzi strefy bezpieczeństwa,
 - b) dwie krawędzie boczne, wyprowadzone z końców krawędzi wewnętrznej, rozchylone symetrycznie pod określonym kątem od płaszczyzny pionowej przechodzącej przez linię środkową strefy FATO oraz
 - c) krawędź zewnętrzną, poziomą i prostopadłą do linii środkowej płaszczyzny wznoszenia przy starcie i umieszczona na określonej wysokości 152 m powyżej wysokości strefy FATO;
- 5) strefie bezpieczeństwa – należy przez to rozumieć obszar na lotnisku dla śmigłowców, otaczający strefę podejścia końcowego i startu (FATO), który jest wolny od przeszkód, innych niż te które są niezbędne ze względów nawigacyjnych, przeznaczony do tego, aby zredukować ryzyko uszkodzenia śmigłowca, który przypadkowo zjechałby poza strefę FATO;
- 6) podejściu typu „punkt w przestrzeni” (PinS) – należy przez to rozumieć podejście typu „punkt w przestrzeni (PinS)” bazujące na wykorzystaniu GNSS i stanowiące procedurę podejścia przeznaczoną do wykorzystania tylko przez śmigłowce; podejście to wykorzystuje punkt odniesienia umieszczony w celu umożliwienia wykonania kolejnych manewrów w locie lub podejścia i lądowania z wykorzystaniem manewrowania z widzialnością w odpowiednich warunkach widzialności, aby zapewnić obserwację i unikanie przeszkód.

§ 20. W przypadku lotniska dla śmigłowców, usytuowanego na lotnisku dla samolotów, uwzględnia się powierzchnie ograniczające obu lotnisk, w szczególności jeżeli są one użytkowane jednocześnie.

§ 21. W przypadku lotniska dla śmigłowców, z procedurą podejścia typu „punkt w przestrzeni (PinS)” wykorzystującą powierzchnię segmentu z widzialnością, wyznacza się następujące powierzchnie ograniczające przeszkody:

- 1) powierzchnię podejścia;
- 2) powierzchnię wznoszenia przy starcie oraz
- 3) powierzchnie przejściowe.

2. Schemat układu powierzchni ograniczających przeszkody, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

§ 22. 1. W przypadku lotnisk dla śmigłowców, innych niż te, o których mowa w § 18, łącznie z lotniskami dla śmigłowców z procedurą podejścia typu „punkt w przestrzeni (PinS)”, gdzie powierzchnia segmentu z widzialnością nie jest zapewniana, ustanowione są następujące powierzchnie ograniczające przeszkody:

- 1) powierzchnię wznoszenia przy starcie oraz
 - 2) powierzchnię podejścia.
2. Układ powierzchni ograniczających przeszkody, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

§ 23. 1. Wymiary i nachylenia powierzchni ograniczających przeszkody dla wszystkich stref FATO określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

2. Nachylenia i wysokości powierzchni ograniczających przeszkody nie mogą być większe, a inne parametry tych powierzchni w wymiarach poziomych nie mogą być mniejsze niż określone w załączniku nr 9 do rozporządzenia.

§ 24. 1. W przypadku krzywoliniowego odcinka powierzchni podejścia i powierzchni wznoszenia, nachylenie ich osi jest równe nachyleniu osi odcinka prostoliniowego.

2. Przed osiągnięciem wysokości 45 m powyżej krawędzi dolnej, oś powierzchni podejścia i powierzchni wznoszenia pozostaje prosta.

3. Promień łuku odcinka krzywoliniowego nie może być mniejszy niż 270 m.

4. Układ zakrzywionej powierzchni ograniczających przeszkody lotnisk dla śmigłowców, o których mowa w ust. 1–3, określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

§ 25. 1. W przypadku użytkowania FATO w obu kierunkach, jako obowiązującą powierzchnię ograniczającą przeszkody przyjmuje się powierzchnię podejścia.

2. Powierzchnię wznoszenia przyjmuje się jako obowiązującą powierzchnię ograniczającą przeszkody tylko w przypadku, gdy aktualnie i docelowo nie przewiduje się podejść z przeciwnego kierunku do kierunku podejścia.

Rozdział 4

Oznakowanie przeszkód lotniczych

§ 26. Ilekroć w rozdziale jest mowa o znakach przeszkodowych – należy przez to rozumieć w szczególności oznakowanie przeszkód lotniczych:

- 1) świetlnych (dziennych lub nocnych);
- 2) graficzno-kolorystyczne.

§ 27. Oznakowanie przeszkód lotniczych znakami przeszkodowymi powinno być zainstalowane w taki sposób, aby zapewniona była ich niezakłócona widoczność ze statku powietrznego, zbliżającego się z dowolnego kierunku, oraz powinno wskazywać położenie, ogólny kształt i rozmiary przeszkody lotniczej.

§ 28. 1. Przeszkody lotnicze powinny posiadać oznakowanie świetlne i graficzno-kolorystyczne, z zastrzeżeniem § 32.

2. Na szczególnie uzasadniony wniosek posiadacza przeszkody Prezes Urzędu może wyrazić zgodę na inną formę oznakowania graficzno-kolorystycznego, to jest za pomocą flag lub poprzez zastosowanie świateł białych.

§ 29. Przeszkoda stała, która wystaje ponad powierzchnię wznoszenia, powierzchnię podejścia oraz powierzchnię przejściową, powinna być oznakowana znakami graficzno-kolorystycznymi, a jeżeli droga startowa użytkowana jest w nocy powinna być zastosowane oznakowanie świetlne z następującymi wyjątkami:

- 1) oznakowanie graficzno-kolorystyczne i świetlne może być pominięte w przypadku, gdy przeszkoda pozostająca w cieniu istniejącej przeszkody lotniczej;
- 2) oznakowanie graficzno-kolorystyczne może być pominięte, gdy przeszkoda lotnicza jest oznakowana światłami przeszkodowymi średniej intensywności Typu A w dzień oraz jej wysokość nie przekracza 150 m ponad poziom otaczającego terenu;
- 3) oznakowanie graficzno-kolorystyczne może być pominięte, gdy przeszkoda lotnicza jest oznakowana światłami przeszkodowymi wysokiej intensywności w dzień, jeżeli światła średniej intensywności uznano za niewystarczające;
- 4) oznakowanie świetlne może być pominięte, gdy przeszkodą lotniczą jest latarnia morska oraz przeprowadzona ocena bezpieczeństwa wykaże, że światła latarni są wystarczające.

§ 30. 1. Oznakowania dziennego nie stosuje się do:

- 1) budynków mieszkalnych i użyteczności publicznej znajdujących się na obszarach miejskich, za wyjątkiem dominant takich jak iglice, maszty, wystające ponad takie budynki;
- 2) dźwigów lub żurawi budowlanych w części nie przewyższającej wznoszonego budynku/ wznoszonej budowli;
- 3) obiektów zabytkowych oraz kultu religijnego;
- 4) części składowych lotniczych urządzeń naziemnych, dla których naniesienie oznakowania może spowodować zakłócenia w ich funkcjonowaniu, jeżeli wynika to z warunków technicznych urządzenia;
- 5) obiektów naturalnych.

2. Oznakowania nocnego nie stosuje się do obiektów naturalnych.

§ 31. W przypadku zamknięcia lotniska na okres co najmniej 3 miesięcy, przeszkody lotnicze o wysokości mniejszej niż 100 m nad poziom terenu na obszarze powierzchni ograniczających, mogą być w tym okresie niewyposażone w znaki przeszkodowe. Sytuacja taka powinna być w formie pisemnej zaakceptowana przez zarządzającego lotniskiem, z określeniem terminów wyłączenia świateł przeszkodowych i powtórnego ich uruchomienia oraz zgłoszona do Prezesa Urzędu.

§ 32.1. Prezes Urzędu może, na wniosek posiadacza przeszkody, wyrazić zgodę na zmianę sposobu oznakowania nocnego obiektów zabytkowych poprzez zastąpienie czerwonych świateł przeszkodowych światłem zalewowym, jeżeli wnioskodawca wykaże, że taki sposób oznakowania zapewni równoważny poziom bezpieczeństwa, i będą spełniać warunki o których mowa w § 29.

2. Na wniosek posiadacza przeszkody w postaci latarni morskiej Prezes Urzędu może zwolnić z obowiązku oznakowania nocnego, jeżeli światła latarni zapewniają poziom bezpieczeństwa równoważny czerwonym światłom przeszkodowym, i spełniają warunki o których mowa w § 29.

§ 33. W przypadku gdy słupy napowietrzne (np. słupy wysokiego napięcia) ze względu na swoją wysokość stanowią przeszkody lotnicze, to niezależnie od oznakowania graficznego takiej przeszkody oznakowaniu za pomocą oznaczników podlegają także linie przesyłowe rozciągające się pomiędzy takimi słupami.

§ 34. 1. Oznakowanie przeszkody lotniczej otoczonej zwartą zabudową lub lasem, powinno być wykonane od wierzchołka przeszkody lotniczej do uśrednionego poziomu obiektów zabudowy lub górnego poziomu lasu, a oznakowanie poniżej uśrednionego poziomu obiektów zabudowy lub górnego poziomu lasu może zostać pominięte. Oznakowanie wykonuje się w oparciu o całkowitą wysokość przeszkody lotniczej.

2. Sposób oznakowania przeszkody lotniczej otoczonej zwartą zabudową lub lasem określa załącznik nr 11 do rozporządzenia.

3. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się w odniesieniu do farm wiatrowych.

§ 35. Szczegółowy sposób i rodzaj oznakowania określa załącznik nr 12 do rozporządzenia.

Rozdział 5

Przeszkody lotnicze niepodlegające zgłoszeniu lub oznakowaniu

§ 36. 1. Na terenach oznaczonych w dokumentacji rejestracyjnej lotniska, jako naturalna przeszkoda rozległa, z wyłączeniem części terenu położonych w powierzchni podejścia, powierzchni wznoszenia oraz powierzchniach przejściowych, o których mowa w § 3 i § 21, dopuszcza się możliwość lokalizacji obiektów do 10 m nad poziom terenu, bez konieczności zgłoszenia, o którym mowa w § 44 ust. 1 oraz oznakowania.

2. Wszelkie dane lotnicze zawierające te przeszkody rozległe muszą ze względów bezpieczeństwa operacji lotniczych uwzględniać ich wysokość nad poziom terenu lub nad poziom morza powiększoną o 10 metrów.

Rozdział 6

Uznawanie za przeszkody lotnicze

§ 37. 1. Do wniosku w sprawie uznania obiektu za przeszkodę lotniczą należy dołączyć:

- 1) dokumentację techniczną obiektu;
- 2) ocenę bezpieczeństwa;
- 3) określenie danych kontaktowych posiadacza przeszkody lotniczej: imię i nazwisko, firmę albo nazwę, adres, numer telefonu, adres e-mail;
- 4) określenie rodzaju przeszkody lotniczej, przykładowo: komin, budynek, maszt;
- 5) lokalizację przeszkody lotniczej, określoną nazwą miejscowości oraz według układu współrzędnych Światowego Systemu Geodezyjnego 1984 (WGS-84), z dokładnością do 1/100

sekundy;

- 6) mapę w skali 1:50.000 albo 1:100.000 w przypadku przeszkody lotniczej poza otoczeniem lotniska albo w skali 1:25.000 lub dokładniejszej w przypadku przeszkody lotniczej w otoczeniu lotniska z zaznaczeniem lokalizacji tej przeszkody;
- 7) wysokość względną i bezwzględną przeszkody lotniczej, z dokładnością do 1/10 metra;
- 8) proponowany sposób oznakowania przeszkodowego, dziennego i nocnego.

2. Prezes Urzędu może odstąpić od obowiązku sporządzania oceny bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1 pkt 2, jeżeli sprawa dotyczy obiektu lub jego części znajdującego się poza powierzchniami ograniczającymi przeszkody, którego wysokość nad poziom otaczającego terenu jest równa lub wyższa niż 95 metrów.

3. Ocena bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1 pkt 2, powinna zawierać co najmniej:

- 1) analizę ryzyka dla ruchu lotniczego w obecnej konfiguracji;
- 2) analizę możliwości zaistnienia kolizji statków powietrznych z obiektami w przypadku przerwania startu lub lądowania awaryjnego:
 - a) możliwość zaistnienia sytuacji kolizyjnej pomiędzy statkami powietrznymi,
 - b) możliwości wykonania operacji w warunkach ograniczonej widzialności,
 - c) możliwości wykorzystania lotniska, jako lotniska zapasowego,
 - d) wnioski i działania zapobiegające zagrożeniom.

6. Ocenę bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1 pkt 2, przeprowadza zarządzający lotniskiem lub podmiot upoważniony przez niego.

§ 38. 1. Jakikolwiek obiekt, który po przeprowadzeniu analizy bezpieczeństwa, stanowiący w niej zagrożenie dla statków powietrznych znajdujących się na polu ruchu naziemnego, w granicach powierzchni wewnętrznej, powierzchni stożkowej, powierzchni podejścia lub w powierzchni przejściowej i został uznany przez Prezesa Urzędu za przeszkodę lotniczą powinien zostać usunięty.

2. Obiekty, które nie wystają ponad powierzchnię podejścia, jednak mogą mieć niekorzystny wpływ na optymalną lokalizację lub działanie pomocy wzrokowych lub niewzrokowych i zostały uznane przez Prezesa Urzędu za przeszkodę lotniczą powinny być usunięte.

Rozdział 7

Udzielanie zgody na powstanie obiektów stałych albo tymczasowych stanowiących przeszkody lotnicze

§ 39.1. Zgoda, o której mowa w art. 87 ust. 3 ustawy, może być udzielona, jeżeli przeprowadzona ocena bezpieczeństwa, o której mowa w § 37 ust. 1 pkt 2, wykaże, że obiekt stały o charakterze trwałym nie wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo operacji lotniczych.

2. Zgoda, o której mowa w art. 87 ust. 4 ustawy, może być udzielona, jeżeli przeprowadzona ocena bezpieczeństwa, o której mowa w § 37 ust. 1 pkt 2, wykaże, że obiekt o charakterze czasowym lub ruchomy nie wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo operacji lotniczych.

§ 40. 1. Wniosek o udzielenie zgody na odstąpienie od określonych w rozporządzeniu

wymogów dotyczących powierzchni ograniczających przeszkody, o którym mowa w art. 87 pkt. 3 i 4 ustawy powinien być zgodny z § 37 ust. 1.

2. W przypadku powstania nowej lub powiększenia istniejącej przeszkody lotniczej przedstawiona ocena bezpieczeństwa, o której mowa w § 37 ust. 1 pkt 2, powinna zawierać elementy wymienione w § 37 ust. 3 oraz analizę ryzyka dla ruchu lotniczego w nowej konfiguracji z uwzględnieniem niezbędnych zmian w infrastrukturze radionawigacyjnej lub procedurach lotu.

3. Prezes Urzędu może odstąpić od obowiązku sporządzania oceny bezpieczeństwa lub zwolnić podmiot wnioskujący z powyższego obowiązku, jeżeli sprawa dotyczy obiektu lub jego części znajdującego się poza powierzchniami ograniczającymi przeszkody, którego wysokość nad poziom otaczającego terenu jest równa lub wyższa niż 95 metrów.

§ 41. Zgoda, o której mowa w art. 87 ust. 4 ustawy, powinna zostać udzielona w formie pisemnej. Kopia wydanej zgody powinna zostać przesłana do wiadomości Prezesa Urzędu.

§ 42. W przypadku wydania zgody na odstąpienie od wymagań, o których mowa w art. 87 ust. 3 i 4 ustawy, zarządzający powinien zapewnić środki bezpieczeństwa uwzględniające:

- 1) charakter przeszkody i jej usytuowanie w stosunku do początku powierzchni ograniczającej przeszkody, przedłużonej linii centralnej drogi startowej lub ścieżek podejścia i odlotu, oraz do istniejących przeszkód lotniczych;
- 2) zakres do jakiego dana strefa została naruszona;
- 3) gradient przeszkody lotniczej w stosunku do początku powierzchni;
- 4) rodzaj ruchu lotniczego, jaki odbywa się na lotnisku;
- 5) procedury podejścia według wskazań przyrządów opublikowane dla lotniska.

§ 43. Zastosowane środki bezpieczeństwa mogą być co najmniej następujące:

- 1) publikacja w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy odpowiednich informacji;
- 2) oznakowanie graficzno-kolorystyczne lub świetlne przeszkód lotniczych;
- 3) zróżnicowanie długości drogi startowej deklarowanych jako rozporządzalne;
- 4) ograniczenie wykorzystania drogi startowej tylko do pojeść z widocznością;
- 5) ograniczenia w rodzaju ruchu.

Rozdział 8

Zgłaszanie przeszkód lotniczych oraz urządzeń o charakterze niebezpiecznym. Ewidencja przeszkód lotniczych i udostępnianie informacji o przeszkodach lotniczych

§ 44. 1. Podmiot zobowiązany do zgłoszenia przeszkody lotniczej lub urządzenia o charakterze niebezpiecznym, zgłasza do Prezesa Urzędu informacje zgodnie z § 45.

2. Obiekty tymczasowe w szczególności dźwigi i żurawie budowlane, które ze względu na swoją wysokość, na stałe lub czasowo, stanowią będą przeszkody lotnicze, powinny być zgłoszone przez podmiot eksploatujący dany obiekt.

3. Za pomiar przeszkód i terenu w strefie 4 eTOD, w rozumieniu przepisów wskazanych w §

2 pkt 8 oraz za ich zgłoszenie odpowiada zarządzający lotniskiem.

§ 45. 1. Dane o przeszkodach lotniczych lub urządzeniach niebezpiecznych i wszelkie zmiany tych danych, w tym w szczególności dotyczące wysokości lub sposobu oznakowania, jeżeli są wymagane, zgłasza się na formularzu zgłaszania przeszkód lotniczych, o którym mowa w § 46, zwanym dalej „formularzem zgłoszenia”. Wypełniony formularz zgłoszenia w wersji elektronicznej w formacie zgodnym z pobranym ze strony Urzędu Lotnictwa Cywilnego, należy przesłać na adres poczty elektronicznej wskazany w formularzu zgłoszenia. Podmioty nie dysponujące bezpiecznym podpisem elektronicznym zobowiązane są złożyć odpowiedniemu organowi zgłoszenie w formie elektronicznej bez takiego podpisu oraz celem potwierdzenia autentyczności powinny złożyć wydruk formularza podpisany przez osoby uprawnione lub ich pełnomocników.

2. Zgłoszeń, w trybie określonym w ust. 1, dokonuje się co najmniej na dwa miesiące przed osiągnięciem przez obiekt wysokości normatywnych, po których przekroczeniu obiekt stanie się przeszkodą lotniczą, nawet gdy obiekt fizycznie jeszcze nie istnieje lub znajduje się w fazie budowy. W zgłoszeniu wstępnym należy podać wysokość docelową obiektu.

3. Każda zmiana wysokości docelowej lub położenia projektowanego obiektu, podana w zgłoszeniu wstępnym, powinna zostać zaktualizowana w terminie 7 dni od dnia, w którym została przyjęta.

4. Zgłoszenia pełnego należy dokonać w trybie określonym w ust. 1, po osiągnięciu przez obiekt wysokości docelowych na podstawie pomiarów geodezyjnych wykonanych przez osobę posiadającą uprawnienia zawodowe, o których mowa w art. 43 pkt 1 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2017 r. poz. 2101 oraz z 2018 r. poz. 650 i 1669), w terminie 2 miesięcy od dnia osiągnięcia wysokości docelowej.

5. W zgłoszeniu obejmującym rozległą przeszkodę lotniczą, w szczególności taką jak las, teren, rozległe budynki i konstrukcje liniowe, których opisanie położenia za pomocą pojedynczego punktu nie pozwala na zawarcie ich w granicach wymaganej dokładności 50 metrów dla przeszkód poza powierzchniami ograniczającymi lotnisk oraz 5 metrów w tych powierzchniach, poza wskazaniem najwyższego punktu przeszkody, należy podać także ciąg współrzędnych otwartych (linie) lub ciąg współrzędnych zamkniętych (obszary) określających granice danej przeszkody lotniczej.

§ 46. 1. Formularz zgłoszenia zawiera między innymi następujące dane o przeszkodach:

- 1) dane posiadacza przeszkody lotniczej, jego adres, numer telefonu;
- 2) określenie rodzaju przeszkody lotniczej, np.: komin, budynek, maszt, dźwig budowlany;
- 3) lokalizację przeszkody lotniczej, określoną nazwą miejscowości, obrębem, numerem działki oraz według układu współrzędnych Światowego Systemu Geodezyjnego 1984 (WGS-84), z dokładnością do 1/100 sekundy;
- 4) mapę w skali 1:50 000 lub 1:100 000 w przypadku przeszkody lotniczej poza otoczeniem lotniska i w skali 1:25 000 lub dokładniejszej w przypadku przeszkody lotniczej w otoczeniu lotniska, z zaznaczeniem lokalizacji tej przeszkody;

- 5) wysokość przeszkody lotniczej powyżej poziomu terenu mierzona do najwyższego punktu (uwzględniającą dominanty takie jak iglice, anteny, maszty), z dokładnością do 0,1 metra w obowiązującym geodezyjnym układzie odniesienia określonym w odrębnych przepisach;
- 6) wysokość wzniesienia terenu w miejscu zlokalizowania przeszkody lotniczej, w odniesieniu do poziomu morza, z dokładnością do 0,1 metra w obowiązującym geodezyjnym układzie odniesienia określonym w odrębnych przepisach;
- 7) opis oznakowania dziennego (w przypadku zastosowania oznakowania światłem białym należy podać producenta i model lampy);
- 8) opis oznakowania nocnego z podaniem producenta i modelu lampy;
- 9) przewidywany termin ukończenia budowy przeszkody lotniczej o wysokości do 100 m powyżej poziomu terenu;
- 10) przewidywane terminy osiągnięcia wysokości 100 m powyżej poziomu terenu i wysokości całkowitej, przy czym informacje te mogą być zgłaszane sukcesywnie;
- 11) opis tymczasowych znaków przeszkodowych, jeżeli zostały one zastosowane;
- 12) potwierdzenie wykonania stałych znaków przeszkodowych;
- 13) operat techniczny z pomiaru geodezyjnego wraz z informacją o metodzie pomiaru i sposobie przeliczenia współrzędnych do układu WGS-84, z wyłączeniem dźwigów samochodowych.

2. W przypadku urządzeń o charakterze niebezpiecznym, o których mowa w art. 87 ust. 10, w odpowiednich polach formularza zgłoszenia należy podać następujące dane:

- 1) prognozowaną maksymalną wysokość obiektu powyżej poziomu terenu mierzona do najwyższego punktu (uwzględniającą emisję silnych powietrznych fal uderzeniowych lub wyrzut gazu ziemnego do atmosfery), z dokładnością do 10 metrów w obowiązującym geodezyjnym układzie odniesienia określonym w odrębnych przepisach;
- 2) prognozowany promień zasięgu poziomego emisji silnych powietrznych fal uderzeniowych lub wyrzutu gazu ziemnego do atmosfery, z dokładnością do 10 metrów.

3. Współrzędne poziome, wysokość przeszkody oraz wysokość wzniesienia terenu, o których mowa w ust. 1 pkt 3, 5 i 6 powinny być uzyskane na podstawie pomiarów geodezyjnych wykonanych przez osobę posiadającą uprawnienia zawodowe w zakresie geodezyjnych pomiarów sytuacyjno – wysokościowych, realizacyjnych i inwentaryzacyjnych, z wyłączeniem dźwigów samochodowych.

§ 47. W przypadku likwidacji przeszkody lotniczej posiadacz nieruchomości, na której znajduje się przeszkoda lotnicza, powinien niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Prezesa Urzędu.

§ 48. W przypadku stwierdzenia awarii świetlnych znaków przeszkodowych albo nieczytelności oznakowania dziennego i nocnego, posiadacz nieruchomości, na której znajduje się przeszkoda lotnicza, powinien niezwłocznie usunąć awarię, powiadomić o tym Prezesa Urzędu oraz instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, Międzynarodowe Biuro NOTAM działające przy organie służby informacji lotniczej, a w przypadku przeszkód znajdujących się odpowiednio w otoczeniu lotniska, także zarządzającego lotniskiem.

§ 49. 1. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję przeszkód lotniczych w formie elektronicznej przy użyciu systemu teleinformatycznego.

2. Prezes Urzędu, weryfikuje poprawność zgłoszonych danych o przeszkodach, nadaje im unikalne identyfikatory.

3. Dane z ewidencji przeszkód lotniczych dotyczące rodzaju przeszkody, jej lokalizacja, wysokość i oznakowania są jawne i udostępniane przez Prezesa Urzędu na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

4. Bieżące informacje o przeszkodach lotniczych, o ile nie wymagają weryfikacji, Prezes Urzędu przekazuje Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w terminie nie dłuższym niż dziesięć dni roboczych od dnia ich otrzymania.

Rozdział 9

Urządzenia o charakterze niebezpiecznym

§ 50. Do urządzeń o charakterze niebezpiecznym, które ze względu na emisję silnych powietrznych fal uderzeniowych lub wyrzut dużych ilości gazu ziemnego do atmosfery mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla ruchu lotniczego należą: tłocznie gazu oraz działa anty-gradowe

Rozdział 10

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 51. 1. Posiadacze nieruchomości, na których znajdują się przeszkody lotnicze, dostosują oznakowanie tych przeszkód do wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu przy najbliższej modernizacji obiektu, który stanowi przeszkodę lotniczą, jednak nie później niż w terminie 10 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia

2. Ustalenie rodzaju oznakowania przeszkody lotniczej lub rezygnacja z trwałego lub tymczasowego jej oznakowania dokonane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z § 9 ust. 1 rozporządzenia zmienianego w § 1, zachowuje ważność.

§ 52. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

W POROZUMIENIU:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

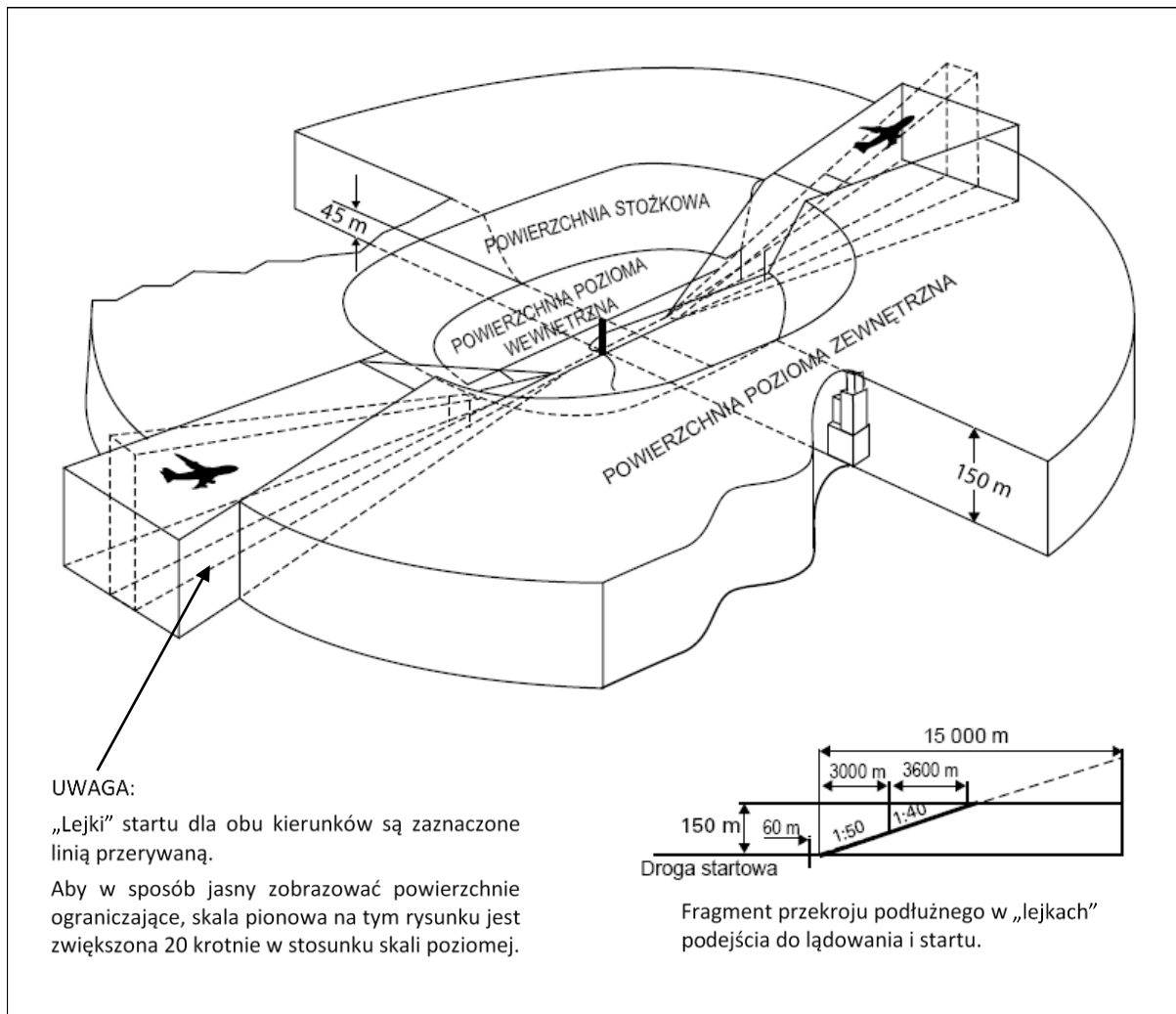
MINISTERS PRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska (Dz. U. poz. 1192 oraz z 2006 r. poz. 946 oraz z 2017 r. 1942) oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie sposobu zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych (Dz. U. poz. 1193 oraz z 2006 r. poz. 53), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustawy (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

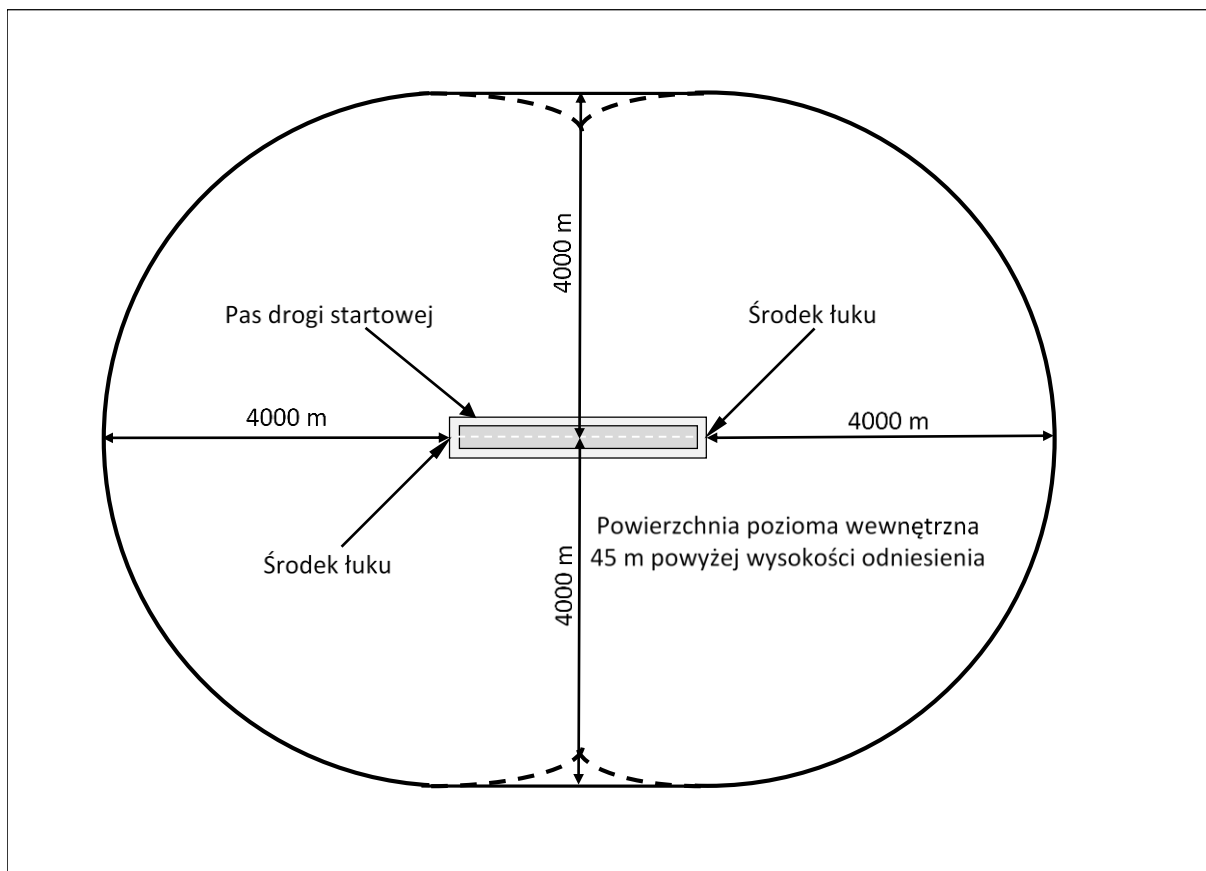
Załącznik nr 1

UKŁAD POWIERZCHNI POZIOMEJ ZEWNĘTRZNEJ



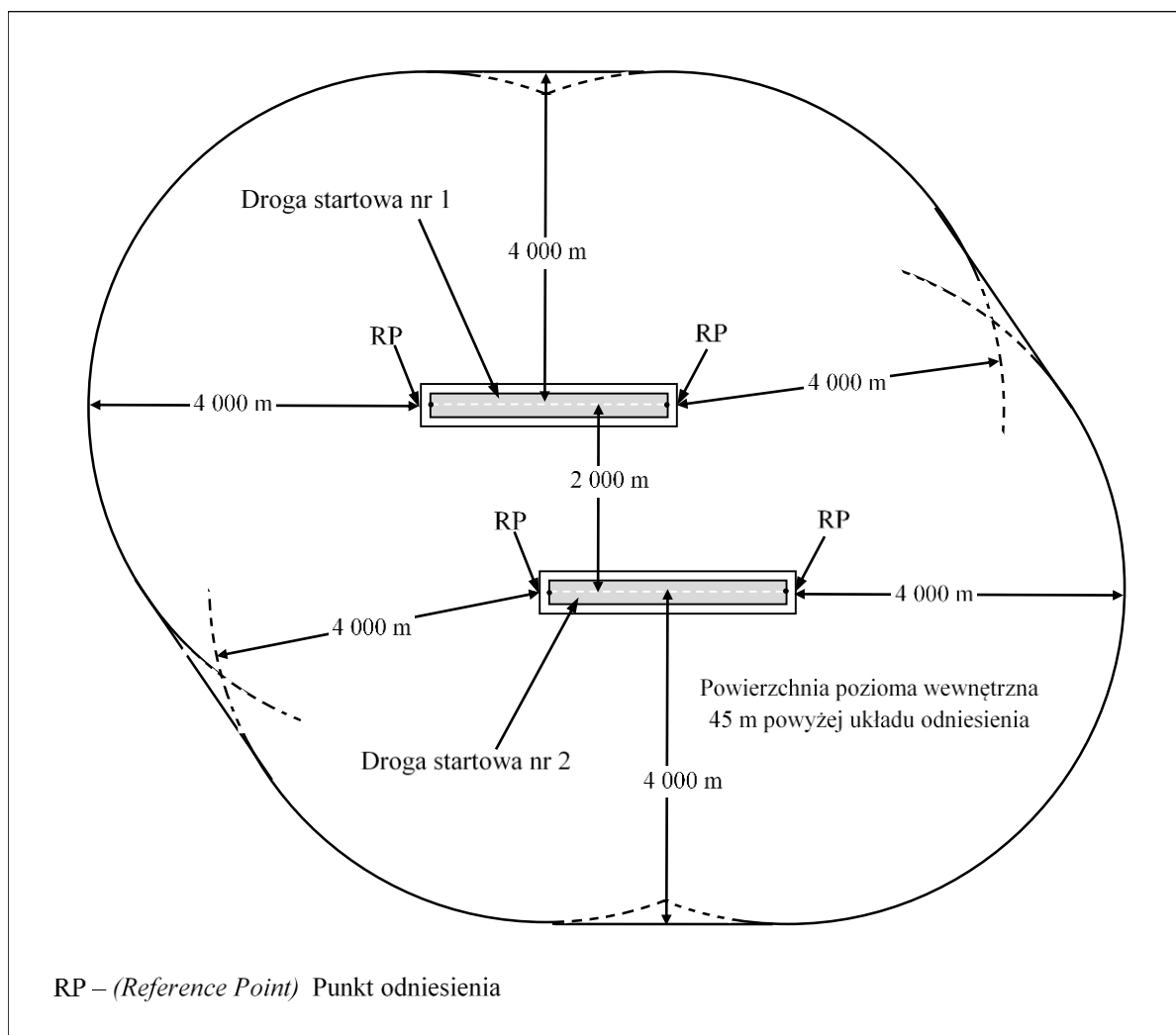
Załącznik nr 2

**UKŁAD POWIERZCHNI POZIOMEJ WEWNĘTRZNEJ DLA DROGI STARTOWEJ Z
CYFRĄ KODU 4**



Załącznik nr 3

**UKŁAD POŁĄCZONEJ POWIERZCHNI POZIOMEJ WEWNĘTRZNEJ DLA DWÓCH
RÓWNOLEGLYCH DRÓG STARTOWYCH (O CYFRZE KODU 4)**



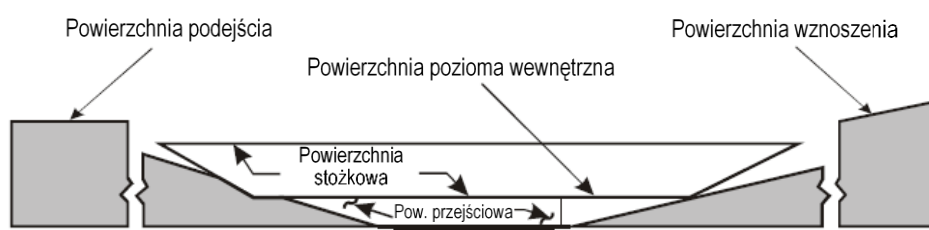
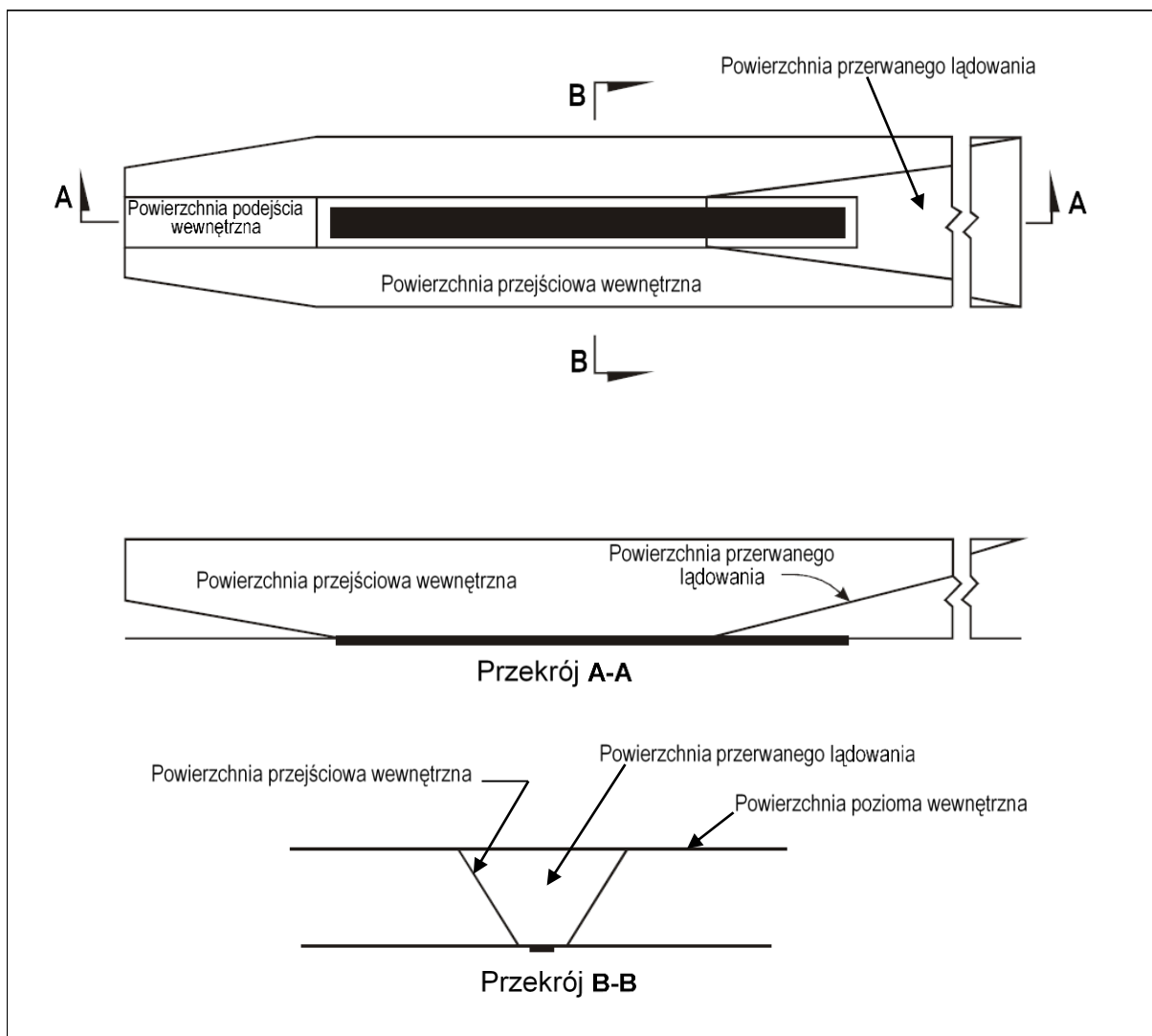
[illegible]

Diagrama przedstawia przekrój poprzeczny kanału, który jest podzielony na kilka powierzchni geometrycznych. Powierzchnie te są oznaczone następującymi etykietami:

- Powierzchnia podejścia**: Powierzchnia nachylenia na wjeździe do kanału.
- Powierzchnia przejściowa**: Powierzchnia nachylenia łącząca powierzchnię podejścia z powierzchnią poziomą.
- Powierzchnia pozioma wewnętrzna**: Pozioma powierzchnia dno kanału.
- Powierzchnia stożkowa**: Powierzchnia nachylenia na wyjeździe z kanału.
- Powierzchnia podejścia wewnętrzna**: Powierzchnia nachylenia na wjeździe do kanału (zobacz powyżej).

Przekrój B-B

Uwaga: Powierzchnia przejściowa wewnętrzna i powierzchnia przerwanego startu są przedstawione na Rysunku H-3.



WYSOKOŚCI I NACHYLENIA POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH
PRZESZKODY

DROGI STARTOWE PRZEZNACZONE DO LĄDOWANIA										
Powierzchnia i wymiary ^a	TYP DROGI STARTOWEJ									
	Nieprzyrządowa				Z podejściem nieprecyzyjnym			Z podejściem precyzyjnym kategorii:		
								I	II lub III	
	Cyfra kodu									
	1	2	3	4	1, 2	3	4	1, 2	3, 4	3, 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
POWIERZCHNIA STOŻKOWA										
Nachylenie	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Wysokość	35 m	55 m	75 m	100 m	60 m	75 m	100 m	60 m	100 m	100 m
POWIERZCHNIA POZIOMA WEWNĘTRZNA										
Wysokość	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m
Promień	2000 m	2500 m	4000 m	4000 m	3500 m	4000m	4000 m	3500 m	4000 m	4000 m
POWIERZCHNIA PODEJŚCIA WEWNĘTRZNA										
Szerokość	–	–	–	–	–	–	–	90 m	120 m ^e	120 m ^e
Odległość od progu	–	–	–	–	–	–	–	60 m	60 m	60 m
Długość	–	–	–	–	–	–	–	900 m	900 m	900 m
Nachylenie								2.5%	2%	2%
POWIERZCHNIA PODEJŚCIA										
Długość krawędzi wewnętrznej	60 m	80m	150m	150m	150m	300m	300m	150 m	300 m	300 m
Odległość od progu	30 m	60m	60 m	60 m	60m	60m	60m	60 m	60 m	60 m
Rozchylenie (z każdej strony)	10%	10%	10%	10%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
Część pierwsza										
Długość	1600m	2500m	3000m	3000m	2500m	3000m	3000 m	3000 m	3000 m	3000 m
Nachylenie	5%	4%	3.33%	2.5%	3.33%	2%	2%	2.5%	2%	2%
Część druga										
Długość	–	–	–	–	–	3600 m ^b	3600 m ^b	12000m	3600 m ^b	3600 m ^b
Nachylenie	–	–	–	–	–	2.5%	2.5%	3%	2.5%	2.5%
Część pozioma										
Długość	–	–	–	–	–	8400 m ^b	8400 m ^b	–	8400 m ^b	8400 m ^b

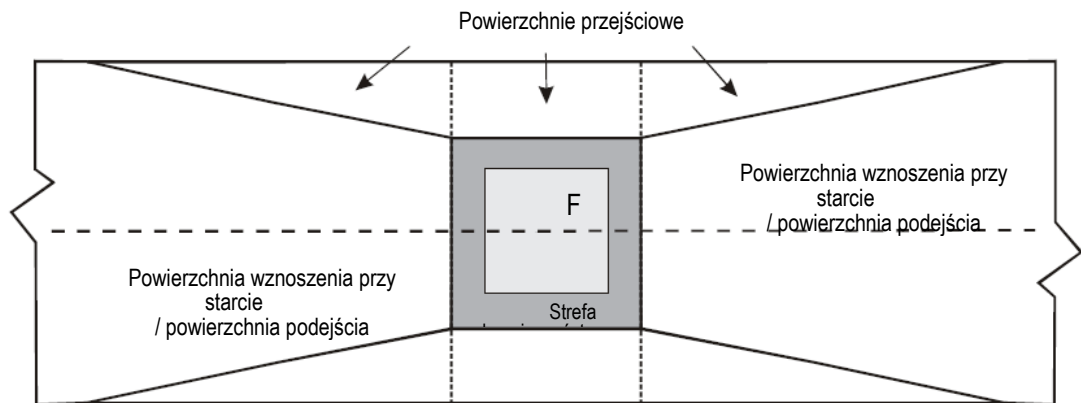
[illegible]

DROGI STARTOWE PRZEZNACZONE DO STARTÓW			
Powierzchnia i wymiary ^a	Cyfra kodu		
	1	2	3 lub 4
(1)	(2)	(3)	(4)
POWIERZCHNIA WZNOSZENIA PRZY STARCIE			
Długość krawędzi wewnętrznej	60 ^e m	80 ^e m	180 m
Odległość od końca drogi startowej ^b	30 m	60 m	60 m
Rozchylenie (z każdej strony)	10%	10%	12.5%
Szerokość końcowa	380 m	580 m	1 200 m 1 800 m ^c
Długość	1600 m	2500 m	15000 m
Nachylenie	5%	4%	2% ^d
a. Wszystkie wymiary mierzone są w płaszczyźnie poziomej, jeśli nie określono inaczej. b. Powierzchnia wznoszenia zaczyna się na końcu zabezpieczenia wydłużonego startu, jeżeli długość tego zabezpieczenia przekracza określoną wartość. c. 1800 m, jeżeli przewidywana linia startu zawiera zmianę kierunku większą niż 15° przy wykonywaniu operacji w warunkach IMC, VMC w nocy. d. Patrz GM1 ADR-DSN.J.485 lit. (a) i (e). e. Jeżeli istnieje zabezpieczenie wydłużonego startu, długość wewnętrznej krawędzi powinna wynosić 150 m.			

WYMIARY I NACHYLENIA POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH PRZESZKODY
DLA WSZYSTKICH STREF FATO

POWIERZCHNIA I WYMIARY	KATEGORIE PROJEKTOWANEGO NACHYLENIA		
	A	B	C
Powierzchnia podejścia i wznoszenia przy starcie: Długość krawędzi wewnętrznej Położenie krawędzi wewnętrznej	Szerokość strefy bezpieczeństwa Granica strefy bezpieczeństwa (Granica zabezpieczenia wydłużonego startu [clearway], jeżeli istnieje)	Szerokość strefy bezpieczeństwa Granica strefy bezpieczeństwa	Szerokość strefy bezpieczeństwa Granica strefy bezpieczeństwa
Rozbieżność: (pierwsza i druga sekcja) Tylko w dzień W nocy	 10% 15%	 10% 15%	 10% 15%
Pierwsza sekcja: Długość Nachylenie Szerokość zewnętrzna	 3386 m 4.5% (1:22.2) (b)	 245 m 8% (1:12.5) Nie dotyczy	 1220 m 12.5% (1:8) (b)
Druga sekcja: Długość Nachylenie Szerokość zewnętrzna Długość całkowita od krawędzi wewnętrznej (a)	 Nie dotyczy Nie dotyczy Nie dotyczy 3386 m	 830 m 16% (1:6.25) (b) 1075 m	 Nie dotyczy Nie dotyczy Nie dotyczy 1220 m
Powierzchnia przejściowa: (strefa FATO z procedurą podejścia PinS z VSS) Nachylenie Wysokość	 50% (1:2) 45 m	 50% (1:2) 45 m	 50% (1:2) 45 m

**UKŁAD POWIERZCHNI PRZEJŚCIOWEYCH DLA STREFY FATO Z PROCEDURĄ
PODEJŚCIA PINS**



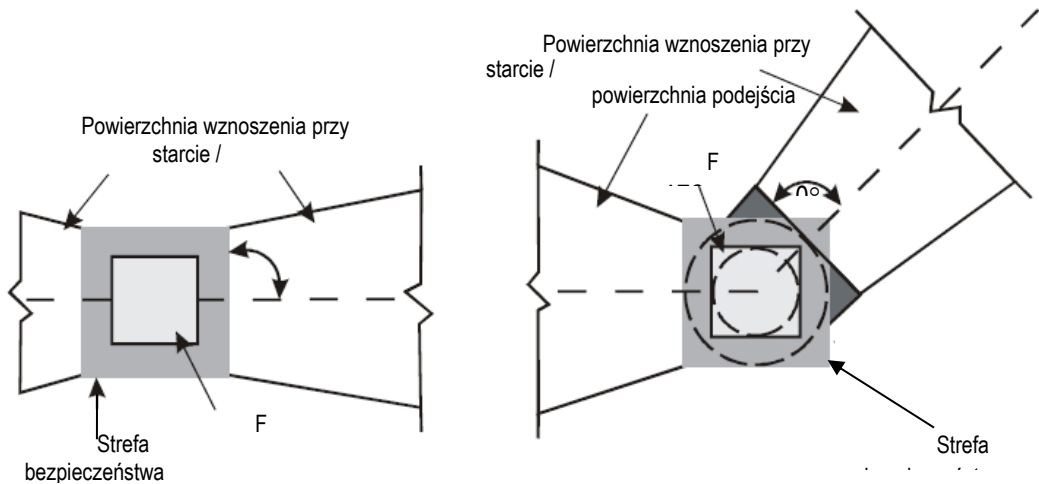
Uwaga 1: Dla pojedynczej powierzchni wznoszenia przy starcie / powierzchni podejścia, powierzchnia przejściowa rozciąga się prostopadle po drugiej stronie strefy bezpieczeństwa.

Uwaga 2: PANS-OPS Doc 8168, Tom II, Część IV Śmigłowce, określa kryteria projektowania procedur.

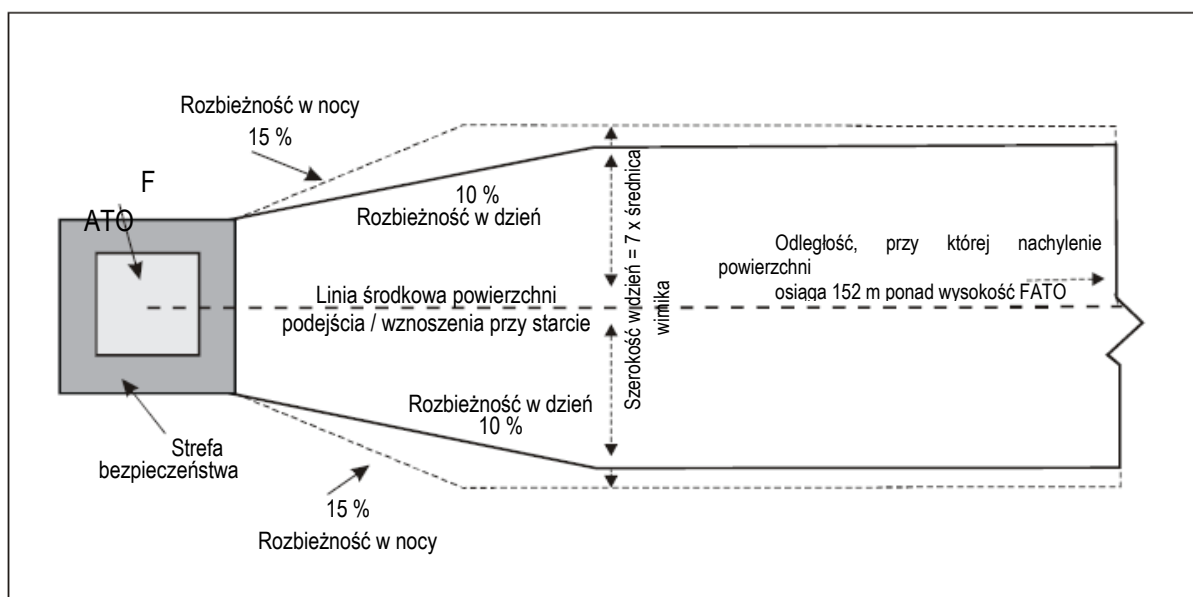
Uwaga 3: Rysunek przedstawia kwadratową strefę FATO tylko na potrzeby ilustracji. Dla FATO w kształcie okręgu, dolne i górne krawędzie powierzchni przejściowej byłyby również okrągłe.

Załącznik nr 8

**UKŁAD POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH PRZESZKODY. POWIERZCHNIA
WZNOSZENIA PRZY STARCIE I POWIERZCHNIA PODEJŚCIA**



- Uwaga 1: Wymagane jest, aby obszar zaznaczony kolorem ciemnoszarym miał taką samą charakterystykę jak strefa bezpieczeństwa.*
- Uwaga 2: Kąt pomiędzy powierzchniami podejścia /wznoszenia po starcie, od jednej linii środkowej do drugiej został przedstawiony tylko dla potrzeb na rysunku.*
- Uwaga 3: Przesunięta powierzchnia podejścia /wznoszenia po starcie jest obrócona wokół punktu środkowego FATO.*



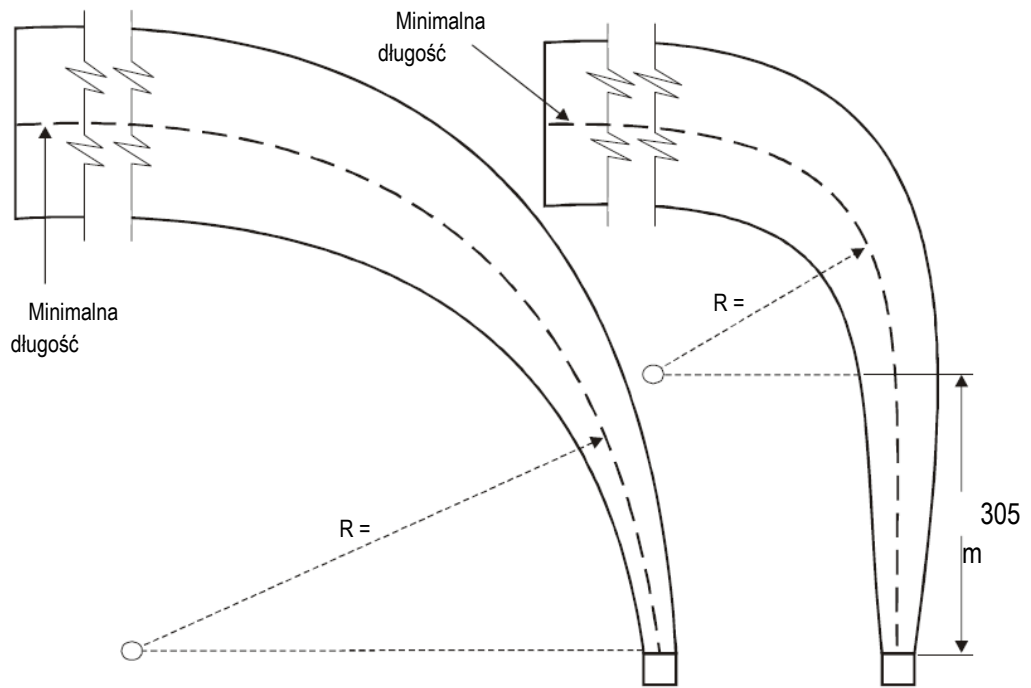
NACHYLENIA I WYSOKOŚCI POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH
PRZESZKODY

Obszar FATO nieprzyrządowy (z widocznością)				
Powierzchnia i wymiary		Klasa osiągow śmigłowca		Obszar FATO przyrządowy
		1	2 i 3	
WZNOSZENIE PO STARCIE				
Szerokość krawędzi wewnętrznej		Szerokość obszaru bezpieczeństwa		90 m
Usytuowanie krawędzi wewnętrznej		Granica lub skraj zabezpieczenia końca FATO		Granica lub skraj zabezpieczenia końca FATO
Pierwsza sekcja				
Dywergencja	- w dzień	10 %	10 %	30 %
	- nocą	15 %	15 %	
Długość	- w dzień	a, c	245 m	2 850 m
	- nocą	a, c	245 m	
Zewnętrzna szerokość	- w dzień	b, c	49 m ^c	1 800 m
	- nocą	b, c	73,5 m ^c	
Spadek (maksimum)		4,5 % *	8 %	3,5 %
Druga sekcja				
Dywergencja	- w dzień	równoległa	10 %	Równoległa
	- nocą	równoległa	15 %	
Długość	- w dzień	d	a, c	1 510 m
	- nocą	d	a, c	
Zewnętrzna szerokość	- w dzień	b, c	b, c	1 800 m
	- nocą	b, c	b, c	
Spadek (maksimum)		4,5 %	15 %	3,5 %
Trzecia sekcja				
Dywergencja		-	równoległa	równoległa
Długość	- w dzień	-	d	7 640 m
	- nocą	-	d	
Zewnętrzna szerokość	- w dzień	-	b, c	1 800 m
	- nocą	-	b, c	
Spadek (maksimum)		-	15 %	2 %
a. Wielkość określana odległością od wewnętrznej krawędzi do punktu, w którym dywergencja wytwarza szerokość 7 średnic wirnika w operacjach dziennych lub 10 średnic wirnika w operacjach nocnych.				
b. Ogólna szerokość równa siedmiu średnicom wirnika w operacjach dziennych lub 10 średnicom wirnika w operacjach nocnych.				
c. Szerokość wewnętrznej krawędzi musi być do tego wymiaru dodawane.				
d. Wielkość określana odległością od wewnętrznej krawędzi do miejsca, w którym płaszczyzna podejścia osiąga wysokość 150 m ponad wzniesienie (elewację) krawędzi wewnętrznej.				
* Spadek ten przewyższa gradient wznoszenia wielu współcześnie użytkowanych śmigłowców w sytuacji wznoszenia z maksymalną masą z jednym silnikiem niepracującym.				

Obszar FATO podejść nieprzyrządowych i nieprecyzyjnych			
	Obszar FATO nieprzyrządowy (z widocznością)		Obszar FATO nieprecyzyjny (podejść przyrządowych)
Powierzchnia i wymiary	Klasa osiągow śmigłowca		
	1	2 i 3	
POWIERZCHNIA PODEJŚCIA DO LĄDOWANIA			
Szerokość krawędzi wewnętrznej	Szerokość obrzeża obszaru bezpieczeństwa		Szerokość obrzeża obszaru bezpieczeństwa
Usytuowanie krawędzi wewnętrznej	Granica lub skraj zabezpieczenia końca FATO		Granica lub skraj zabezpieczenia końca FATO
Pierwsza sekcja			
Dywergencja - w dzień - nocą	10 % 15%	10% 15%	16%
Długość - w dzień - nocą	245 m ^b 245 m ^b	245 m ^b 245 m ^b	2 500 m
Zewnętrzna szerokość - w dzień - nocą	49 m ^d 73,5 m ^d	49 m ^d 73,5 m ^d	890 m
Spadek (maksimum)	8 % ^b	8 % ^b	3,33 %
Druga sekcja			
Dywergencja - w dzień - nocą	10 % 15 %	10 % 15 %	- -
Długość - w dzień - nocą	a a	a a	- -
Zewnętrzna szerokość - w dzień - nocą	c, d c, d	c, d c, d	- -
Spadek (maksimum)	12,5 %	12,5 %	-
Trzecia sekcja			
Dywergencja - w dzień - nocą	równoległa równoległa	równoległa równoległa	-
Długość - w dzień - nocą	e e	e e	- -
Zewnętrzna szerokość - w dzień - nocą	c, d c, d	c, d c, d	- -
Spadek (maksimum)	15 %	15 %	- -
POWIERZCHNIA PRZEJŚCIOWA			
Spadek (maksimum)	-	-	20%
Wysokość	-	-	45 m
e. Wielkość określana odległością od wewnętrznej krawędzi do punktu, w którym dywergencja wytwarza szerokość 7 średnic wirnika w operacjach dziennych lub 10 średnic wirnika w operacjach nocnych.			
f. Spadek i długość umożliwiają śmigłowcom wytracać prędkość przed lądowaniem przy równoczesnym obserwowaniu obszarów „unikania”			
g. Ogólna szerokość równa 7 średnicom wirnika w operacjach dziennych lub 10 średnicom wirnika w operacjach nocnych.			
h. Szerokość wewnętrznej krawędzi musi być do tego wymiaru dodawane.			
Wielkość określana odległością od wewnętrznej krawędzi do miejsca, w którym płaszczyzna podejścia osiąga wysokość 152 m ponad wzniesienie (elewację) krawędzi wewnętrznej.			

Załącznik nr 10

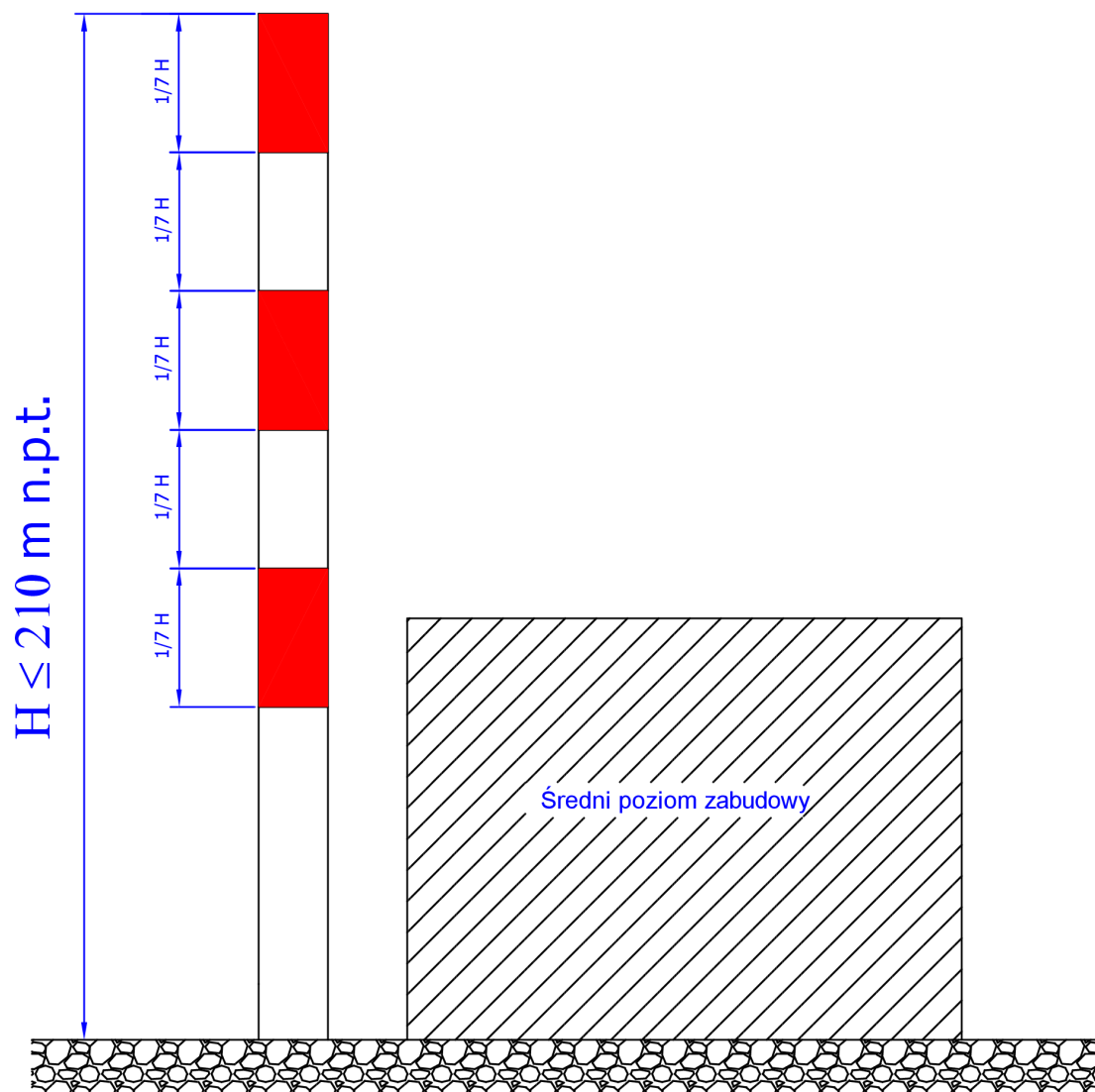
**UKŁAD ZAKRZYWIONEJ POWIERZCHNI WZNOSZENIA PRZY STARCIE ORAZ
POWIERZCHNIA PODEJŚCIA DLA WSZYSTKICH STREF FATO**



- Uwaga 1: Połączenie części zakrzywionej i prostej może zostać wykonane przy użyciu następującego wzoru: $S + R \geq 575$ m oraz $R \geq 270$ m gdzie $S = 305$ m. S – oznacza długość części prostej a R – promień zakrętu. Uwaga: wszelkie połączenia ≥ 575 m będą działać.*
- Uwaga 2: Minimalna długość linii środkowej części zakrzywionej i prostej wynosi 1075 m, ale może być większa w zależności od stosowanego spadku. Patrz Tabela 4-1 dla większych długości.*
- Uwaga 3: Osiągi śmigłowca przy starcie są zmniejszone na części zakrzywionej i dopiero część prosta wzdłuż powierzchni wznoszenia po starcie przed początkiem krzywej umożliwia przyspieszenie.*

Załącznik nr 11

**SPOSÓB OZNAKOWANIA PRZESZKODY LOTNICZEJ OTOCZONEJ ZWARTĄ ZABUDOWĄ
LUB LASEM**



SZCZEGÓŁOWY SPOSÓB I RODZAJ OZNAKOWANIA PRZESZKÓD LOTNICZYCH

Sposoby oznakowania graficzno - kolorystycznego

1. Przeszkoda lotnicza, której rzut na dowolną płaszczyznę pionową wynosi poniżej 1,5 m w obu wymiarach, powinna być oznakowana jednym kolorem, pomarańczowym lub czerwonym, a w przypadku zlewania się tych kolorów z tłem, innym kolorem kontrastującym z tłem.
2. 1. Przeszkoda lotnicza powinna być pomalowana w naprzemienne kontrastujące pasy, jeżeli jej rzut na co najmniej jedną z płaszczyzn pionowych ma w obu wymiarach 1,5 m i więcej oraz wykazuje proporcje wymiarów pionowego do poziomego lub poziomego do pionowego równą lub mniejszą od 0,4.
2. Dla obiektów o wysokości całkowitej do 210 m nad poziom terenu pasy powinny być prostopadłe do dłuższego z wymiarów, a ich szerokość powinna wynosić w przybliżeniu 1/7 najdłuższego wymiaru. Powinno używać się kolorów czerwonego i białego lub pomarańczowego i białego z wyjątkiem, gdy kolory te nie są widoczne na tle otoczenia. Kolory pasów powinny kontrastować ze sobą oraz z otoczeniem na tle, względem którego będą widziane.
3. Dla obiektów o wysokości całkowitej powyżej 210 m nad poziom terenu wzór na określenie szerokości pasów z uwzględnieniem nieparzystej ich liczby, określa tabela nr 1. Pozostałe wymagania są zgodne z ppkt 2.
4. W odniesieniu do obiektów tymczasowych o wysokości całkowitej do 100 m nad poziom terenu, dopuszczalne jest oznakowanie pasami pomarańczowym i białym lub czerwonym i białym albo jednym z następujących kolorów: czerwonym, pomarańczowym lub żółtym.
5. Pasy skrajne oznakowania przeszkodowego nie mogą być koloru białego.
6. Przykłady oznakowania przeszkodowego przedstawia Rysunek nr 2.
 3. 1. Przeszkoda lotnicza powinna być pomalowana we wzór szachownicy, jeżeli jej rzut na dowolną płaszczyznę pionową ma w obu wymiarach 1,5 m i więcej oraz wykazuje proporcje wymiarów pionowego i poziomego lub poziomego do pionowego więcej niż 0,4.
 2. Wymiary pól narożnikowych oznakowania przeszkodowego powinny być jednakowe i wynosić od 1,5 m do 3,0 m.
 3. Pola narożnikowe oznakowania przeszkodowego nie mogą być koloru białego.
 4. Przykłady oznakowania przeszkodowego przedstawia rysunek 2.
 4. 1. Przeszkoda lotnicza o konstrukcji mieszanej może być oznakowana w sposób określony odpowiednio w pkt 2 lub 3, zależnie od jej właściwości.
 2. Przykłady oznakowania przeszkodowego przedstawia rysunek 2.
 5. 1. Przeszkoda lotnicza występująca jako przewody linii napowietrznych albo ich zespół powinna być oznakowana przez umieszczenie kul o jednolitych kolorach: pomarańczowym i białym albo czerwonym i białym, na przemian.
2. Średnica kuli wynosi co najmniej 0,6 m.

3. Odległości między sąsiednimi kulami lub kulą a konstrukcją nośną kabla lub liny nie powinny przekroczyć:
 - 1) 30 m przy średnicy kuli do 0,6 m;
 - 2) 35 m przy średnicy kuli do 0,8 m;
 - 3) 40 m przy średnicy kuli co najmniej 1,3 m.
4. W przypadku zespołu przewody linii napowietrznych, zamocowanych na tych samych konstrukcjach, kule montuje się na najwyższym umieszczonym przewodzie linii napowietrznych.
6. Turbiny wiatrowe będące przeszkodami lotniczymi powinny mieć zewnętrzne końce śmigieł pomalowane w 5 pasów o jednakowej szerokości, prostopadłych do dłuższego wymiaru łopaty śmigła, pokrywających 1/3 długości łopaty śmigła (3 koloru czerwonego lub pomarańczowego i 2 białego). Pasy skrajne nie mogą być koloru białego.
7. 1. W przypadku braku możliwości stałego oznakowania przeszkody lotniczej w trakcie jej powstawania, dopuszcza się jej oznakowanie tymczasowe za pomocą tablic lub flag.
 2. Tablice lub flagi nie mogą stwarzać dodatkowego niebezpieczeństwa w ruchu statków powietrznych.
 3. Tablice lub flagi powinny być koloru pomarańczowego albo czerwonego i białego oraz mieć kształt zbliżony do kwadratu o powierzchni co najmniej 4 m².
 4. Na przeszkodach lotniczych o zaprojektowanych wysokościach 45 m lub więcej tablice lub flagi powinny być umieszczone na poziomach zmian kolorów stałych znaków przeszkodowych dziennych, jednakowe kolory na poszczególnych poziomach, ze zmianą koloru na sąsiednich poziomach.
8. 1. Za zgodą Prezesa Urzędu dopuszcza się zastosowanie świetlnych dziennych znaków przeszkodowych w zamian za znaki przeszkodowe graficzno-kolorystyczne.
 2. Światła przeszkodowe średniej intensywności Typu A powinny być stosowane w celu oznaczenia obecności obiektu, którego wysokość nie przekracza 150 m ponad poziom otaczającego terenu.
 3. Światła przeszkodowe wysokiej intensywności Typu A powinny być stosowane w celu oznaczenia obecności obiektu, którego wysokość przekracza 150 m ponad poziom otaczającego terenu oraz ocena bezpieczeństwa wykaże, że zastosowanie takich światel, w przypadku przeszkód lotniczych zlokalizowanych w powierzchniach ograniczających lotnisk, ma istotne znaczenie dla rozpoznawania danego obiektu w dzień.
 4. Usytuowanie dziennych światel przeszkodowych powinno być zgodne z zasadami podanymi przy usytuowaniu nocnych światel przeszkodowych za wyjątkiem punktów poniżej:
 - a) w przypadku stosowania światel przeszkodowych Typu A, powinny być one równomiernie rozmieszczone w jednakowych odstępach nieprzekraczających 105 m pomiędzy poziomem terenu a światłami wierzchołka, z wyjątkiem, gdy obiekt podlegający oznakowaniu jest otoczony budynkami, wówczas górny poziom budynków może być uznany za poziom terenu w celu określenia ilości poziomów światel,
 - b) światła przeszkodowe Typu A umieszczone na przeszkodzie lotniczej powinny błyskać jednocześnie,

- c) w przypadku gdy zapewniany jest podwójny system świateł przeszkodowych, powinien on składać się ze świateł przeszkodowych wysokiej intensywności Typu A lub B lub świateł przeszkodowych średniej intensywności Typu A, odpowiednio, do wykorzystania w ciągu dnia i o zmroku, oraz ze świateł przeszkodowych średniej intensywności Typu B lub C do wykorzystania w nocy.
5. W przypadku przeszkody lotniczej występującej jako dźwig samochodowy oraz innych urządzeń na podwoziach samochodowych stosuje się jedynie oznakowanie w najwyższym punkcie.
6. W przypadku konstrukcji wsporczych przewodów, kabli itp., będących przeszkodami lotniczymi, gdy do jej oznakowania dziennego wybranoienne światło białe, należy stosować światła przeszkodowe wysokiej intensywności Typu B.

Sposoby oznakowania świetlnego

9.1. Przeszkoda lotnicza powinna być oznakowana światłami przeszkodowymi. Światła powinny wskazywać położenie, rozmiary oraz ogólny kształt przeszkody lotniczej.

2. Ogólną charakterystykę świateł przeszkodowych określa tabela nr 1.
3. W przypadku przeszkody lotniczej występującej jako dźwig samochodowy oraz innych urządzeń na podwoziach samochodowych stosuje się jedynie oznakowanie w najwyższym punkcie.

10. Na kominach będących przeszkodami lotniczymi górne światła przeszkodowe powinny być umieszczone w odległości od 1,5 m do 3,0 m poniżej poziomu wylotu spalin.

11.1. Przeszkody lotnicze o ograniczonej mobilności, w szczególności dźwigi budowlane, powinny być oznaczone czerwonymi światłami stałymi.

2. Intensywność świateł przeszkodowych, o których mowa w ppkt 1, powinna zapewniać ich wyraźne dostrzeganie, z uwzględnieniem występujących świateł sąsiednich, i nie może być mniejsza niż intensywność świateł niskiej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ A.

12. 1. Pojedyncza przeszkoda lotnicza, której rzut na dowolną płaszczyznę pionową w obu wymiarach nie przekracza 45 m, powinna być oznakowana na najwyższym poziomie światłami przeszkodowymi niskiej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ A lub typ B.

2. W przypadku przeszkody lotniczej o rozmiarach poziomych przekraczających 45 m, światła niskiej intensywności powinny być umieszczone w miejscach wskazujących jej rozmiary, w odległościach od siebie nieprzekraczających 45 m.
3. Światła niskiej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ A stosuje się w szczególności w miejscach, gdzie światła oznaczone w tabeli nr 1 jako typ B mogłyby okazać się zbyt intensywne dla załóg statków powietrznych lub dla otoczenia.
4. Światła niskiej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ B są stosowane w szczególności na tle występujących świateł innych niż lotnicze.
5. Światła niskiej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ B są stosowane razem ze światłami średniej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 do rozporządzenia jako typ B.

6. W przypadku przeszkody rozległej powinny być stosowane światła średniej intensywności, oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ A, B lub C. Światła przeszkodowe średniej intensywności typu A i C powinny być stosowane same, a światła przeszkodowe średniej intensywności typu B powinny być stosowane albo same albo w połączeniu ze światłami przeszkodowymi niskiej intensywności typu B.

13. 1. Przeszkody lotnicze o wysokości od 45 m do wysokości mniejszej niż 150 m oznakowuje się światłami przeszkodowymi średniej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ A, B lub C, z zastrzeżeniem ppkt 3, pkt 16 i 17.

2. Światła średniej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ A stosuje się w przypadku

obiektu, którego wierzchołek znajduje się na wysokości większej niż 105 m powyżej otaczającego terenu lub powyżej zwartej zabudowy lub lasu. Dodatkowe światła pośrednie powinny być stosowane na poziomach pośrednich. Powinny być one umieszczane równomiernie między światłami wierzchołka a poziomem terenu lub poziomem zwartej zabudowy. Odstępy pomiędzy tymi światłami nie powinny przekraczać 105 m.

3. Światła średniej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ B i C stosuje się w przypadku obiektu, którego wierzchołek znajduje się na wysokości większej niż 45 m powyżej otaczającego terenu lub powyżej zwartej zabudowy lub lasu. Dodatkowe światła pośrednie powinny być stosowane na poziomach pośrednich. W przypadku stosowania światła pośrednie powinny być na przemian światłami przeszkodowymi niskiej intensywności i średniej intensywności. Dodatkowe światła powinny być rozmieszczone równomiernie między światłami wierzchołka a poziomem otaczającego terenu lub zwartej zabudowy lub lasu, przy czym odstępy pomiędzy tymi światłami nie powinny przekraczać 52 m. Rozmieszczenie poziomów światła określa rysunek nr 3.

4. W przypadku obiektu rozległego lub grupy obiektów położonych blisko siebie, światła przeszkodowe średniej intensywności, oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ A i C, powinny być stosowane same, a światła przeszkodowe średniej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ B powinny być stosowane albo same albo w połączeniu ze światłami przeszkodowymi niskiej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ B.

5. Odległości między sąsiednimi światłami, o których mowa w ust. 3, rozmieszczonymi w odstępach podłużnych nieprzekraczających 45 m. Dopuszcza się oznakowanie światłami średniej intensywności, oznaczonymi w tabeli nr 1 jako Typ B rozmieszczonymi w odstępach nieprzekraczających 900 m.

14. 1. Przeszkodę lotniczą o wysokości 150 m i więcej oznakowuje się światłami przeszkodowymi wysokiej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ A lub światłami przeszkodowymi średniej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ A, B i C z zastrzeżeniem pkt 16 i 17.

2. W przypadku stosowania światła przeszkodowych wysokiej intensywności, oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ A, powinny być one rozmieszczone w jednakowych odstępach

nieprzekraczających 105 m, z zastrzeżeniem, gdy obiekt podlegający oznakowaniu jest otoczony zwartą zabudową, wówczas górny poziom zabudowy może zostać uznany za poziom terenu, w celu określenia liczby poziomów świateł.

3. W przypadku stosowania świateł przeszkodowych średniej intensywności, oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ A, dodatkowe światła przeszkodowe powinny być stosowane na poziomach pośrednich. Dodatkowe światła powinny być rozmieszczone równomiernie między światłami wierzchołka przeszkody lotniczej, a poziomem terenu lub poziomem zwartej zabudowy. Odstępy pomiędzy tymi światłami nie mogą przekraczać 105 m.
4. W przypadku stosowania świateł przeszkodowych średniej intensywności, oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ B, dodatkowe światła przeszkodowe powinny być stosowane na poziomach pośrednich. Dodatkowe światła powinny być rozmieszczone naprzemiennie ze światłami przeszkodowymi niskiej intensywności, oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ B ze światłami przeszkodowymi średniej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ B. Światła pośrednie powinny być rozmieszczone równomiernie pomiędzy światłami wierzchołka a poziomem otaczającego terenu lub zwartej zabudowy lub lasu. Odstępy pomiędzy tymi światłami nie mogą przekraczać 52 m.
5. W przypadku stosowania świateł przeszkodowych średniej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ C, dodatkowe światła przeszkodowe powinny być stosowane na poziomach pośrednich. Dodatkowe światła powinny być rozmieszczone równomiernie pomiędzy światłami wierzchołka, a poziomem otaczającego terenu lub zwartej zabudowy lub lasu. Odstępy pomiędzy światłami nie mogą przekraczać 52 m.
6. Światła średniej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ A i B oraz światła wysokiej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ A, na danej przeszkodzie lotniczej emitują błyski jednocześnie, z zastrzeżeniem pkt 16 ppkt 3.
15. Światła średniej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ C stosuje się same, bez kombinacji z innymi światłami.
16. 1. Napowietrzne linie, w tym linie energetyczne, stanowiące przeszkody lotnicze oznakowuje się światłami średniej intensywności oznaczonej w tabeli nr 1 jako typ B, umieszczonymi na konstrukcjach je podtrzymujących.
 2. Światła umieszcza się na trzech poziomach wieży:
 - 1) górne – na wierzchołku;
 - 2) dolne – na wysokości najniższego poziomie zwisu kabla lub przewodu; oraz
 - 3) pośrednie – na wysokości w przybliżeniu równej połowie odległości pomiędzy tymi dwoma poziomami.
 3. Błyski świateł następują w kolejności: najpierw światło pośrednie, następnie światło najwyższe, na końcu światło najniższe.
 4. Czas przerw pomiędzy błyskami, o których mowa w ppkt 3 określa tabela nr 4.
17. 1. Turbiny wiatrowe będące przeszkodami lotniczymi o całkowitej wysokości mniejszej niż

150 m oznakowuje się światłem średniej intensywności, umieszczonym na najwyższym miejscu gondoli.

2. Turbiny wiatrowe będące przeszkodami lotniczymi o całkowitej wysokości od 150 m do 315 m oznakowuje się światłem średniej intensywności, umieszczonym na najwyższym miejscu gondoli oraz co najmniej 3 światłami niskiej intensywności oznaczonymi w tabeli nr 1 jako Typ E, umieszczonymi na pośrednim poziomie gondoli. Dodatkowo należy zainstalować drugie światło służące jako zapasowe w przypadku awarii działającego.
3. Do oznakowania farmy wiatrowej, tj. grupy dwu lub więcej turbin wiatrowych, powinny zostać zastosowane światła do identyfikacji jej obwodu. W przypadku światel niskiej intensywności powinny być one rozmieszczone w odstępach nieprzekraczających 45 m, natomiast w przypadku światel średniej intensywności powinny być one rozmieszczone w odstępach nieprzekraczających 900
- m. W przypadku zastosowania światel błyskowych powinny one świecić równocześnie na całej farmie.

Tabela nr 1

Szerokości pasów oznakowania

Najdłuższy wymiar		Szerokość pasa
Większy niż	Nieprzekraczający	
1.5 m	210 m	1/7 najdłuższego wymiaru
210m	270 m	1/9 -//- -//-
270 m	330 m	1/11 -//- -//-
330 m	390 m	1/13 -//- -//-
390 m	450 m	1/15 -//- -//-
450 m	510m	1/17 -//- -//-
510m	570 m	1/19 -//- -//-
570 m	630 m	1/21 -//- -//-

Rysunek nr 2

Przykłady oznakowania przeszkodowego

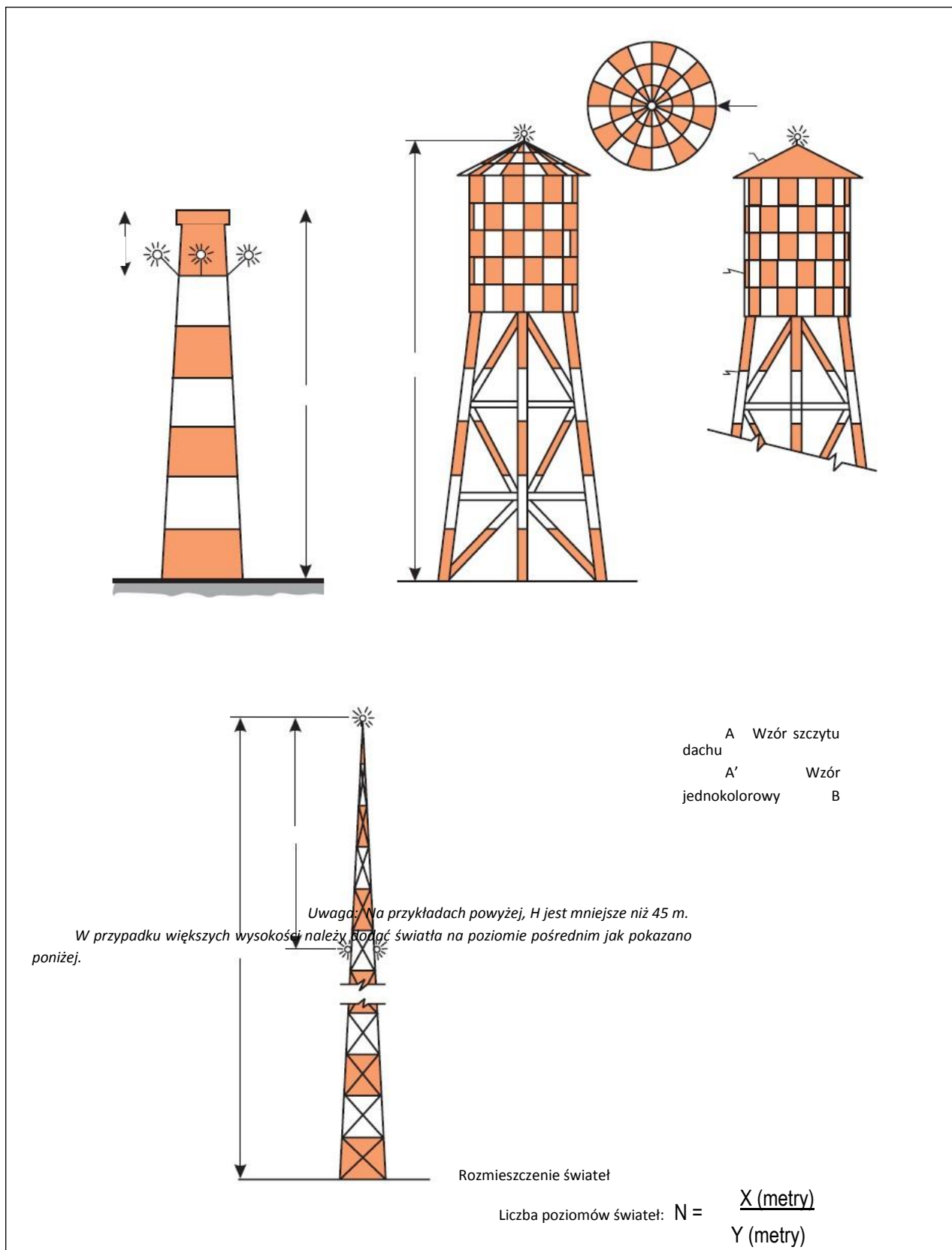


Tabela nr 1

Charakterystyki świateł przeszkodowych

Typ światła	Kolor	Rodzaj sygnatu/ częstotliwość błysków	Wartość szczytowa intensywności (cd) przy danej luminancji tła			Tabela określająca rozsył światła
			Dzień (Powyżej 500 cd/m ²)	Zmierzch (50-500 cd/m ²)	Noc (Poniżej 50 cd/m ²)	
1	2	3	4	5	6	7
Niskiej intensywności Typu A (obiekty stałe)	Czerwony	Stały	Nie dotyczy	Nie dotyczy	10	Tabela 2
Niskiej intensywności Typu B (obiekty stałe)	Czerwony	Stały	Nie dotyczy	Nie dotyczy	32	Tabela 2
Niskiej intensywności Typu C (obiekty ruchome)	Żółty/ niebieski	Błyskowy (60-90 fpm)	Nie dotyczy	40	40	Tabela 2
Niskiej intensywności Typu D (pojazdy follow-me)	Żółty	Błyskowy (60-90 fpm)	Nie dotyczy	200	200	Tabela 2
Niskiej intensywności Typu E	Czerwony	Błyskowy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	32	Tabela 2 (Typu B)
Średniej intensywności Typu A	Biały	Błyskowy (20-60 fpm)	20 000	20 000	2000	Tabela 3
Średniej intensywności Typu B	Czerwony	Błyskowy (20-60 fpm)	Nie dotyczy	Nie dotyczy	2000	Tabela 3
Średniej intensywności Typu C	Czerwony	Stały	Nie dotyczy	Nie dotyczy	2000	Tabela 3
Wysokiej intensywności Typu A	Biały	Błyskowy (40-60 fpm)	200 000	20 000	2000	Tabela 3
Wysokiej intensywności Typu B	Biały	Błyskowy (40-60 fpm)	100 000	20 000	2000	Tabela 3

Tabela 2

Rozsył wiązki światła dla świateł przeszkodowych niskiej intensywności

Typ świateł	Minimalna intensywność (a)	Maksymalna intensywność (a)	Pionowe rozproszenie wiązki światła (f)	
			Minimalne rozproszenie wiązki światła °	Intensywność
Typu A	10 cd (b)	Nie dotyczy	10	5 cd
Typu B	32 cd (b)	Nie dotyczy	10	16 cd
Typu C	40 cd (b)	400 cd	12° (d)	20 cd
Typu D	200 cd (c)	400 cd	Nie dotyczy (e)	Nie dotyczy

Uwaga. Niniejsza tabela nie zawiera zaleceń poziomego rozproszenia wiązki światła.

- (a) Kąt poziomy 360°. W przypadku świateł błyskowych, intensywność efektywna określona zgodnie z "Podręcznikiem projektowania lotnisk" (Doc 9157) Część 4.
- (b) Kąt pionowy pomiędzy 2 a 10°. Pionowe kąty nachylenia określono w stosunku do płaszczyzny poziomej kiedy światło jest usytuowane w poziomie.
- (c) Kąt pionowy pomiędzy 2 a 20°. Pionowe kąty nachylenia określono w stosunku do płaszczyzny poziomej kiedy światło jest usytuowane w poziomie.
- (d) Intensywność szczytowa powinna być osiągnięta przy kącie pionowym około 2.5°.
- (e) Intensywność szczytowa powinna być osiągnięta przy kącie pionowym około 17°.
- (f) Rozproszenie wiązki światła definiowane jest jako kąt zawarty pomiędzy płaszczyzną poziomą a kierunkami, dla których intensywność przekracza tą, o której mowa w kolumnie "intensywność".

Tabela 3

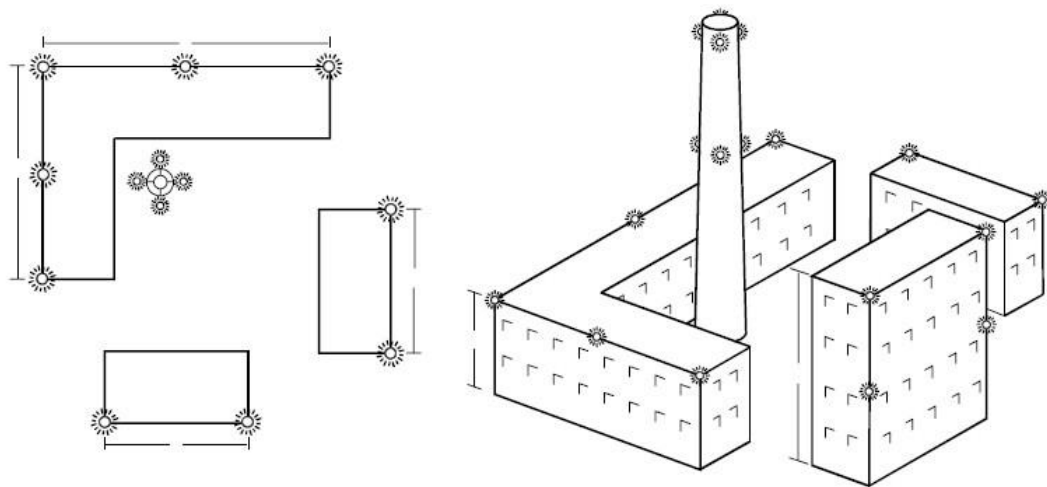
Rozsył wiązki światła dla świateł przeszkodowych średniej i wysokiej intensywności w odniesieniu do wzorcowych wartości intensywności podanych w Tabeli 1

Wzorcowa wartość intensywno- ści	Wymagania minimalne					Zalecenia				
	Pionowy kąt nachylenia (b)			Pionowe rozproszenie wiązki światła (c)		Pionowy kąt nachylenia (b)			Pionowe rozproszenie wiązki światła (c)	
	0°		-1°			0°	-1°	-10°		
	Minimalna średnia intensywność (a)	Minimalna intensywność (a)	Minimalna intensywność (a)	Minimalne rozproszenie wiązki światła	Intensywność (a)	Maksymalna intensywność (a)	Maksymalna intensywność (a)	Maksymalna intensywność (a)	Maksymalne rozproszenie wiązki światła	Intensywność (a)
200 000	200 000	150 000	75 000	3°	75 000	250 000	112 500	7500	7°	75 000
100 000	100 000	75 000	37 500	3°	37 500	125 000	56 250	3750	7°	37 000
20 000	20 000	15 000	7500	3°	7500	25 000	11 250	750	Nie dotyczy	Nie dotyczy
2000	2000	1500	750	3°	750	2500	1125	75	Nie dotyczy	Nie dotyczy

Uwaga. Niniejsza Tabela nie zawiera zaleceń poziomego rozproszenia wiązki światła.

- (a) Kąt poziomy 360°. Intensywność światła wyrażana jest w kandelach. W przypadku świateł błyskowych, intensywność efektywna określona zgodnie z "Podręcznikiem projektowania lotnisk" Część 4.
- (b) Pionowe kąty nachylenia określono w stosunku do płaszczyzny poziomej kiedy jednostka świetlna jest usytuowana w poziomie.
- (c) Rozproszenie wiązki światła definiowane jest jako kąt zawarty pomiędzy płaszczyzną poziomą a kierunkami, dla których intensywność przekracza tą, o której mowa w kolumnie "intensywność".

Rysunek nr 3
Rozmieszczenie poziomów światel



A, B = 45 m — 900 m

C, D, E < 45 m F < 52

Tabela 4
Czas przerw pomiędzy błyskami

Przerwa pomiędzy błyskami	Współczynnik czasu cyklu
światło pośrednie i najwyższe	1/13
światło najwyższe i najniższe	2/13
światło najniższe i pośrednie	10/13

UZASADNIENIE

Wyjaśnienie potrzeby i celu wydania rozporządzenia

W związku z wejściem w życie rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 istnieje potrzeba podjęcia działań, w tym również legislacyjnych, w celu umożliwienia pełnego i skutecznego wdrożenia wszystkich jego wymagań. Rozporządzenie to określa wymagania dla właściwego organu, którym zgodnie z art. 21 ust. 2a ustawy Prawo lotnicze jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, operatorów lotnisk (zarządzających lotniskami) oraz wymagania techniczne dla lotnisk (specyfikacje certyfikacyjne).

W uzupełnieniu do ww. rozporządzenia, zgodnie art. 18 lit. c rozporządzenia (WE) 216/2008, Dyrektor Wykonawczy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) wydał:

- „Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań oraz materiały stanowiące wytyczne” (AMC&GM¹), jako załącznik do Decyzji nr ED 2014/012/R, nowelizowane w ramach zmiany nr 1 Decyzją nr ED 2016/009/R z dnia 23 maja 2016 r. oraz
- „Specyfikacje certyfikacyjne i materiały stanowiące wytyczne do projektowania lotnisk” (CS&GM²), jako załącznik do Decyzji nr ED 2014/013/R i nowelizowane decyzją ED 2015/001/R z dnia 29 stycznia 2015 r. oraz ED 2016/027/R z dnia 8 grudnia 2016 r.

Wydane przez EASA AMC/GM oraz CS/GM stanowią tzw. „soft law”, czyli nie są bezpośrednio obowiązujące. AMC&GM określają preferowany przez EASA sposób stosowania przepisów wykonawczych rozporządzenia UE nr 139/2014 w zakresie operacyjnym i są niezbędne do prawidłowego ich wdrożenia. Natomiast CS&GM zawierają wymagania techniczne do projektowania i eksploatacji lotnisk.

Rozporządzenie UE nr 139/2014 wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich, dlatego co do zasady nie wymaga dodatkowych działań legislacyjnych. Niemniej jednak w tym rozporządzeniu, w kilku przypadkach, Komisja Europejska wyraźnie nakłada na Państwa Członkowskie obowiązek indywidualnego uregulowania wybranych kwestii lub daje taką możliwość wskazując w jakim zakresie mogą być uregulowane. Projekt niniejszego rozporządzenia dotyczy obszarów lotnika wraz z ich bezpośrednim otoczeniem – zgodnie bowiem z wymaganiami unijnymi przestrzeń wokół lotnisk powinna być chroniona przed wszelkimi przeszkodami, aby umożliwić operacje statków powietrznych na lotnisku bez stwarzania niedopuszczalnego zagrożenia spowodowanego pojawieniem się przeszkód wokół lotniska. Mając na uwadze art. 8 oraz 9 rozporządzenia 139/2014 UE, w ramach noweli europejskiej zaproponowano szereg zmian m.in. art. 87 mających na celu zapewnienie spójnego systemu monitorowania otoczenia lotnisk, który umożliwi i ułatwi Prezesowi Urzędu oraz zarządzającym lotniskami skuteczne wdrożenia i ciągle stosowanie wymagań unijnych w tym zakresie. Zaznaczyć należy, że zagadnienie to dotyczy nie tylko lotnisk podlegających wymaganiom unijnym, ale w celu ujednolicenia i zapewnienia spójności systemu dotyczy wszystkich kategorii lotnisk.

¹ „Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Authority, Organisation and Operations requirements for Aerodromes”.

² „Certification Specifications (CS) and Guidance Material (GM) for Aerodromes Design”.

Przedstawienie rzeczywistego (faktycznego) stanu w dziedzinie, która ma zostać uregulowana

W dotychczasowym stanie prawnym wymagania dla lotnisk w zakresie otoczenia lotniska określone zostały w dziale 4 ustawy Prawo lotnicze, szczegółowo opisane w przepisach wydanych na podstawie delegacji z art. 92 pkt 4 – rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 roku w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska oraz na podstawie delegacji z art. 92 pkt 5 – rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 roku w sprawie sposobu zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych. Rozporządzenia te (oraz regulacje zawarte w ustawie Prawo lotnicze) w związku z faktem, iż nie były nowelizowane wymagają rozszerzenia i dostosowania do obowiązujących przepisów europejskich i międzynarodowych. Co do zasady, wymagania te określone zostały na podstawie norm i zalecanych metod postępowania Załącznika 14 ICAO, lotniska, tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” – dla lotnisk samolotowych oraz odpowiednio Załącznika 14 ICAO, lotniska dla śmigłowców, tom II „Lotniska dla śmigłowców” – dla lotnisk dla śmigłowców. Aktualnie w przedmiotowym zakresie obowiązują najnowsze zmiany do Załącznika 14 ICAO, a także rozporządzenie 139/2014 UE wraz ze Specyfikacjami Certyfikacyjnymi.

Wskazanie różnic pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Zasadnicza różnica pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym polega na tym, że do dnia 31 grudnia 2017 r. wymagania krajowe dla lotnisk oparte na Załączniku 14 ICAO zostaną całkowicie zastąpione wymaganiami unijnymi, w tym rozporządzenia UE nr 139/2014 i przepisów EASA (AMC&GM oraz CS&GM). Niniejszy projekt pozwoli na skuteczne i sprawne wdrożenie wymagań UE oraz najnowszych zmian Załącznika 14 ICAO.

Rozdział 2 rozporządzenia określa sposób wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkody lotnisk dla samolotów, definicje oraz ich wymiary zostały przygotowane w oparciu o obowiązujące „Specyfikacje certyfikacyjne i materiały stanowiące wytyczne do projektowania lotnisk”.

Rozdział 3 określa sposób wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkody lotnisk dla śmigłowców, usytuowanych na lądzie albo wodzie albo na obiektach budowlanych dla podejść nieprzyrządowych albo przyrządowych nieprecyzyjnych. Wymagania tego rozdziału zostały przygotowane na podstawie Załącznika 14 tom II.

Rozdział 4 determinuje sposób oznakowania przeszkód lotniczych, zarówno za pomocą świetlnych dziennych lub nocnych oraz graficzno- kolorystycznych znaków przeszkodowych. W rozdziale tym określono rodzaje oznakowania w zależności od przeszkody lotniczej, przypadki, dla których oznakowania dziennego albo nocnego nie stosuje się, a także warunki oznakowania przeszkód w przypadku zamknięcia lotniska i przeszkody otoczonej zwartą zabudową lub lasem. Załącznik nr 11 do rozporządzenia wskazuje szczegółowy sposób i rodzaj oznakowania.

Rozdział 5 określa przeszkody lotnicze niepodlegające zgłoszeniu lub oznakowaniu.

Rozdział 6 określa sposób postępowania w sprawie uznania obiektów albo ich części za przeszkody lotnicze. Wskazano, że przedmiotowe postępowanie w granicach powierzchni ograniczających, może być wszczęte jedynie na wniosek zarządzającego lotniskiem. Do takiego wniosku niezbędna jest ocena bezpieczeństwa, przeprowadzana przez zarządzającego lotniskiem, zawierająca analizę ryzyka dla ruchu lotniczego w obecnej konfiguracji, a także analizę możliwości zaistnienia kolizji statków powietrznych z obiektami w przypadku

przerwanego startu lub lądowania awaryjnego. Jest to niezwykle istotne dla bezpieczeństwa operacji lotniczych w granicach powierzchni ograniczających.

Rozdział 7 określa warunki dla udzielenia zgody na powstanie obiektów stałych albo tymczasowych stanowiących przeszkody lotnicze. Podobnie jak w przypadku uznawania za przeszkody lotnicze, analiza bezpieczeństwa musi wykazać, że obiekt stały o charakterze trwałym nie wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo operacji lotniczych. W przypadku udzielenia zgody na powstanie obiektów stanowiących przeszkody, zarządzający lotniskiem jest obowiązany do zapewnienia odpowiednich środków bezpieczeństwa uwzględniające m.in. charakter przeszkody i jej usytuowanie w stosunku do początku powierzchni ograniczającej przeszkody, przedłużonej linii centralnej drogi startowej lub ścieżek podejścia i odlotu, oraz do istniejących przeszkód lotniczych, czy zakres do jakiego dana strefa została naruszona.

Rozdział 8 opisuje 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. Przepisy tego rozdziału wskazują elementy niezbędne, które muszą znaleźć się w formularzu zgłoszenia przeszkody lotniczej. W rozdziale wskazany jest także sposób prowadzenia ewidencji przeszkód lotniczych oraz informacje w niej ujęte, które podlegają udostępnieniu.

W **rozdziale 9** wskazano katalog urządzeń traktowanych jako urządzenia o charakterze niebezpiecznym.

Przewidywane skutki prawne wejścia w życie rozporządzenia

Wejście w życie rozporządzenia z art. 92 ust. 2 na celu mają doprecyzowanie wymagań określonych w art. 87 ustawy prawo lotnicze poprzez szczegółowe określenie sposobu wyznaczenia powierzchni ograniczających przeszkody, sposobów i rodzajów oznakowania przeszkód lotniczych, warunków jakie powinny pełnić obiekty w granicach powierzchni ograniczających, rodzaje przeszkód lotniczych niepodlegających oznakowaniu, sposób i tryb oraz warunki uznawania za przeszkody lotnicze obiektów o których mowa w art. 87 ust. 3 pkt. 4 oraz zakres informacji i dokumentów dołączonych do wniosku, sposób udzielania odstępstw i zwolnień z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych, sposób udzielania zgody, o której mowa w art. 87 ust 3 ustawy Prawo lotnicze, sposób i tryb zgłaszania przeszkód lotniczych Prezesowi Urzędu, zakres informacji podlegających zgłoszeniu, sposób ich ewidencjonowania, sposób ich przekazywania do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych oraz zakres danych o przeszkodach podlegających udostępnianiu, sposób i tryb zgłaszania obiektów i urządzeń o których mowa w art. 87¹ ust 8 Prezesowi Urzędu, zakres informacji podlegających takiemu zgłoszeniu, sposób ich ewidencjonowania oraz zakres danych podlegających udostępnianiu, a także sposób i tryb sprawowania nadzoru nad spełnianiem wymagań w zakresie zgłaszania i oznakowania przeszkód lotniczych. Mając na uwadze fakt, iż rozporządzenie to będzie w sposób szczegółowy i dokładny opisywało ww. zagadnienia spodziewać należy się usprawnienia i ułatwienia w realizacji wymagań dot. monitorowania otoczenia lotniska. Projekt rozporządzenia nie wymaga zmian innych aktów prawnych. Dodatkowo w projekcie zapewni się odpowiednio długi termin na dostosowanie się do wymagań, co nie spowoduje konieczności ponoszenia kosztów przez podmioty realizujące wymagania.

Przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania

powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnych przepisów

Nie dotyczy.

Oświadczenie organu wnioskującego (ULC) co do zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej:

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena organu uprawnionego do opracowania projektu rozporządzenia (ULC), czy projekt ten podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przeszkód lotniczych oraz powierzchni ograniczających przeszkodę Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mib.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: Art. 92 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność dostosowania ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959), a także aktów wykonawczych do niej, do nowych lub znowelizowanych przepisów Unii Europejskiej określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 roku w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008. W projekcie nowelizacji ustawy przygotowano delegację do wydania rozporządzenia (art. 92 ust. 2), nakazującą określenie sposobu wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkodę, sposobu i rodzaju oznakowania przeszkód lotniczych, warunków, jakie powinny spełniać obiekty w granicach powierzchni ograniczających przeszkodę, sposobu udzielania odstępstw i zwolnień z obowiązku oznakowania przeszkód lotniczych, rodzajów przeszkód lotniczych nie podlegających oznakowaniu, sposobu i warunków uznawania za przeszkodę lotnicze obiektów, o których mowa w art. 87¹ ust. 1 pkt 4 ustawy Prawo lotnicze, oraz zakresu informacji i dokumentów dołączanych do wniosku, sposobu udzielania zgód, o których mowa w art. 87 ust. 3 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, sposobu i trybu zgłaszania przeszkód lotniczych Prezesowi Urzędu, zakresu informacji podlegających zgłoszeniu, sposobu ich ewidencjonowania, sposobu ich przekazywania do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze, oraz zakresu danych o przeszkodach podlegających udostępnieniu, sposobu i trybu zgłaszania obiektów i urządzeń, o których mowa w art. 87¹ ust. 10 ustawy Prawo lotnicze, Prezesowi Urzędu, zakresu informacji podlegających takiemu zgłoszeniu, sposobu ich ewidencjonowania oraz zakresu danych podlegających udostępnieniu, sposobu i trybu sprawowania nadzoru nad spełnieniem wymagań w zakresie zgłaszania i oznakowania przeszkód lotniczych. Obecnie obowiązujące rozporządzenia z art. 92 pkt 4 oraz pkt 5 nie realizują w pełni zagadnienia monitorowania otoczenia lotnisk.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W projekcie nowelizacji europejskiej ustawy Prawo lotnicze, przygotowana została nowa delegacja do wydania rozporządzenia. W związku z tym uchylone zostaną dotychczas obowiązujące rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska (Dz. U. z 2003 r. poz. 1192 z późn. zm.) wydane na podstawie art. 92 pkt 4 i rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie sposobu zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych (Dz. U. z 2003 r. poz. 1193) wydane na podstawie art. 92 pkt 5. Zasadniczym celem nowego rozporządzenia jest zapewnienie spójności przepisów z aktami prawa Unii Europejskiej, w szczególności z rozporządzeniem 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, a także „Specyfikacjami certyfikacyjne (CS) i materiałami zawierającymi wytyczne (GM) do projektowania lotnisk” (wydanie trzecie z dnia 8 grudnia 2016 r.).

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W zakresie przepisów europejskich art. 18 lit. c Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. nakłada na Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego obowiązek wydania specyfikacji certyfikacyjnych i akceptowalnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań, jak również wszelkich materiałów zawierających wytyczne, dotyczące stosowania rozporządzenia 216/2008 i

przepisów wykonawczych do niego. Przepisy te są jedynie wytycznymi i dają dużą dowolność poszczególnym państwom w ich wdrażaniu. W związku z tym każde państwo członkowskie opracowało swoje regulacje w tym zakresie. Jako przykładem można się posłużyć faktem, że w Hiszpanii za otoczenie lotniska odpowiedzialni są jedynie zarządzający lotniskami, w Portugalii wszelkie obiekty budowlane muszą zostać uzgodnione z władzą lotniczą, natomiast w Wielkiej Brytanii za powierzchnie ograniczające odpowiedzialne są lokalne władze planistyczne. W związku z faktem, iż każde z Państw członkowskich w inny sposób reguluje ww. materię, KE nie była w stanie na poziomie rozporządzenia określić wymagań co zcedowane zostało na Państwa Członkowskie. Mając na uwadze konieczność zapewnienia odpowiedniego systemu planowania przestrzennego w obszarze lotnisk i ich otoczenia proponuje się odpowiednie zmiany w ustawie Prawo lotnicze oraz rozporządzeniach wykonawczych – zmiany te powinny dotyczyć wszystkich rodzajów lotnisk, nie ograniczać się tylko do tych podlegających przepisom unijnym.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie
Zarządzający certyfikowanymi lotniskami użytku publicznego, o których mowa w art. 59a ust.5 ustawy z dn. 3 lipca 2002r. Prawo lotnicze	13 podmiotów	Rejestr lotnisk cywilnych	Normatywne, bezpośrednie
Zarządzający lotniskami użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, o których mowa w art. 59a ust. 6 ustawy z dn. 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze	6 podmiotów	Rejestr lotnisk cywilnych	Normatywne, bezpośrednie
Zarządzający lotniskami użytku wyłącznego	12 podmiotów	Rejestr lotnisk cywilnych	Normatywne, bezpośrednie
Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej	5 certyfikowanych w Polsce ANSP	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Uczestnictwo w kształtowaniu polityki przestrzennej gmin dla terenów, na których wyznaczono dla nich powierzchnie ograniczające zabudowę (wyznaczenie ww. powierzchni).
Gminy	Ok. 350 gmin znajduje się w powierzchniach ograniczających przeszkody (średnio 5 gmin na lotnisko wyłączone, średnio 10 gmin na lotnisko publiczne) Ponad 600 gmin znajduje się w zasięgu powierzchni ograniczających zabudowę w pobliżu lotniczych urządzeń naziemnych.	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego (nie prowadzi się ewidencji liczby organów samorządu terytorialnego, liczba uśredniona)	W zakresie propozycji zmian dotyczących regulacji powierzchni ograniczających przeszkody ze względu na małą liczbę opracowanych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla terenów lotnisk i ich otoczenia oraz przewidywanej niewielkiej liczby (średnio w roku ok. 3-5) wniosków zarządzających o zmianę

			powierzchni ograniczających ponoszone koszty nie będą znaczne.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zasadnicze konsultacje zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie Pracy Rady Ministrów i obejmą następujące podmioty:

- 1) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 2) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
- 3) Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach, ul. Wolności 90, 42-625 Ożarówce;
- 4) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II, ul. Kpt. M. Medveckiego 1, 32-083 Balice;
- 5) Port Lotniczy Poznań-Ławica, ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 6) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta, ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- 7) Port Lotniczy „Rzeszów - Jasionka”, Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
- 8) Port Lotniczy Szczecin - Goleniów, Główna 72-100 Goleniów;
- 9) Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
- 10) Port Lotniczy Zielona Góra - Babimost, skr. poczt. 4, 66-110 Babimost;
- 11) Port Lotniczy Warszawa - Modlin, ul. Gen. W. Thommee 1A, 05-105 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 12) Port Lotniczy Lublin SA, ul. Króla Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
- 13) Port Lotniczy Radom S.A., ul. Żeromskiego 53, 26-600 Radom;
- 14) Lotnisko Mielec Sp. z o.o., ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec;
- 15) Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
- 16) Stowarzyszenie „Inicjatywa dla Infrastruktury”, Pl. Bankowy 2, 00-095 Warszawa;
- 17) Stowarzyszenie Polskich Kontrolerów Ruchu Lotniczego POLATCA, ul. Wieżowa 8 lok. C104;
- 18) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 19) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 20) Business Centre Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 21) Forum Związków Zawodowych, Plac Teatralny 4, 85-069 Bydgoszcz;
- 22) NSZZ „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 23) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
- 24) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00-727 Warszawa;
- 25) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
- 26) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 27) Aeroklub Krainy Jezior, Lotnisko Kętrzyn Wilamowo, 11-400 Kętrzyn;
- 28) Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej, Lotnisko Kobylnica, 62-006 Kobylnica;
- 29) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik, skr. poczt. 117;
- 30) Aeroklub Zagłębia Miedziowego w Lubinie, ul. Spacerowa 9, 59-301 Lubin;
- 31) Biuro Projektowo-Konsultingowe Lotnisk Avia-Projekt, ul. Inżynierska 65/7, 53-230 Wrocław;
- 32) Business Center Club - Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 33) ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o., ul. Postępu 15B, 02-676 Warszawa;
- 34) Instytut Techniki Wojsk Lotniczych, ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa;
- 35) Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego;
- 36) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 37) Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów - Jasionka 915, 36-001 Trzebownisko;
- 38) Polconsult Sp. z o.o., ul. Grójecka 34, 02-308 Warszawa;
- 39) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 40) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Klonowa 6, 00-591 Warszawa;
- 41) Samodzielna Pracownia Usług Projektowych, ul. Modlińska 190 lok. 214A, 03-119 Warszawa;
- 42) Strefa Aktywności Gospodarczej Sp. z o.o., Al. Rzeczypospolitej 116, 59-220 Legnica;
- 43) Urząd Miasta Krosno, ul. Lwowska 28A, 38-400 Krosno;
- 44) WSK "PZL-Świdnik" S.A., ul. Kolejowa 3, 21-040 Świdnik;

- 45) Związek Rzemiosła Polskiego, ul. Miodowa 14, 00-246 Warszawa;
46) Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o., ul. Stefana Kóski 43, 43-512 Kaniów;
47) Dowództwo Sił Powietrznych, ul. Żwirki i Wigury 103, 00-912 Warszawa;
48) Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, ul. Żwirki i Wigury 1C, 00-912 Warszawa.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													0
budżet państwa													0
JST													0
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													0
budżet państwa													0
JST													0
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													0
budżet państwa													0
JST													0
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	0				
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	0				
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0	0				
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Na etapie przygotowania materiałów informacyjnych, bez pewności regulacji w projekcie ustawy trudno jest określić wpływy w ujęciu pieniężnym. Na etapie opracowania projektu materiału informacyjnego nie zidentyfikowano wymagań nakładających nowe b. rygorystyczne wymagania odnośnie np. oznakowania przeszkód lotniczych.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☒ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
zmniejszenie liczby dokumentów ☒ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
9. Wpływ na rynek pracy		
Przedmiotowa regulacja w sposób bezpośredni, zasadniczo nie wpłynie modyfikująco na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	proponowana regulacja nie wpłynie na obszary wskazane w pkt 10.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie w ciągu 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Jednakże w celu umożliwienia podmiotom, na które projekt będzie oddziaływać zapewni się odpowiednio długi okres na wprowadzenie zmian – np. dotyczy kwestii dostosowania oznakowania przeszkód lotniczych.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów projektu nastąpi po okresie minimum roku od wejścia w życie rozporządzenia, miernikiem będzie jakość opracowanych przez zarządzających lotniskami map przedstawiających powierzchnie ograniczające wokół lotnisk oraz jakość przedstawianych analiz bezpieczeństwa.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie okresu pełnienia czynności lotniczych członków załóg w przewozie lotniczym przy
użyciu samolotu w służbie ratownictwa medycznego, w operacjach lotniczych w załodze
jednoosobowej oraz taksówką powietrzną**

Na podstawie art. 103ca ust. 10 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych 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;
- 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.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) czasie dojazdu – rozumie się przez to czas dojazdu, o którym mowa w pkt 1.12 OPS 1.1095 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91;
- 2) czasie lotu – rozumie się przez to czas blokowy, o którym mowa w pkt 1.2 OPS 1.1095 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91;
- 3) czasie powiadamiania – rozumie się przez to ustalony przez pracodawcę okres od chwili powiadomienia członka załogi przebywającego na dyżurze o konieczności zgłoszenia się do służby do chwili przystąpienia przez niego do służby;
- 4) locie w pasie strefowej zmiany czasu – rozumie się przez to lot, w którym różnica czasu między miejscem startu a miejscem lądowania wynosi co najmniej 1 godzinę;
- 5) nocy lokalnej – rozumie się przez to noc lokalną, o której mowa w pkt 1.9 OPS 1.1095 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91;
- 6) odcinku – rozumie się przez to część okresu pełnienia czynności lotniczych liczoną od chwili, gdy statek powietrzny ruszy z miejsca postoju w celu wykonania lotu do momentu zakończenia służby po wykonaniu lotu na wyznaczonej pozycji postojowej;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

- 7) porcie macierzystym – rozumie się przez to port macierzysty, o którym mowa w pkt 1.7 OPS 1.1095 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91;
- 8) przerwie – rozumie się przez to przerwę, o której mowa w pkt 1.3 OPS 1.1095 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91;
- 9) przemieszczeniu w celu zajęcia stanowiska – rozumie się przez to przemieszczenie w celu zajęcia stanowiska, o którym mowa w pkt 1.12 OPS 1.1095 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91;
- 10) rozporządzeniu nr 3922/91 – rozumie się przez to rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 4, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 348, z późn. zm.) 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 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.²⁾);
- 11) służbie – rozumie się przez to służbę, o której mowa w pkt 1.4 OPS 1.1095 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91;
- 12) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Rozdział 2

Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych

§ 3. Szczegółowy sposób określania okresu pełnienia czynności lotniczych w załodze jednoosobowej w zależności od czasu zgłoszenia się do lotu oraz liczby odcinków określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

Rozdział 3

Wydłużony okres pełnienia czynności lotniczych oraz warunki i okresy wypoczynku należne w związku z pełnieniem czynności lotniczych

§ 4. Wydłużenie okresu pełnienia czynności lotniczych członka załogi w służbie ratownictwa medycznego w ciągu kolejnych 24 godzin może nastąpić za zgodą dowódcy statku powietrznego, nie więcej niż 2 razy w ciągu kolejnych 7 dni w przypadku:

- 1) udziału w akcji ratowniczej – o 2 godziny;
- 2) nieprzewidzianych okoliczności podczas operacji lotniczej – o 3 godziny.

§ 5. 1. Wydłużenie okresu pełnienia czynności lotniczych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną oraz w służbie ratownictwa medycznego możliwe jest w przypadku zwiększenia składu personelu lotniczego statku powietrznego w załodze wieloosobowej o:

- 1) drugi pełny skład – wówczas okres pełnienia czynności lotniczych, o którym mowa w pkt 1.3 OPS 1.1105 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91, może być przedłużony do 17 godzin a nieprzerwany czas lotu – do 15 godzin;
- 2) jednego pilota, który ma uprawnienia do wykonywania funkcji dowódcy statku powietrznego na danym typie statku powietrznego – wówczas okres pełnienia czynności lotniczych, o którym mowa w pkt 1.3 OPS 1.1105 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91, może być przedłużony do 15 godzin, a nieprzerwany czas lotu – do 12 godzin.

2. Załoga statku powietrznego w zwiększonym składzie nie może wykonywać więcej niż 2 lądowania w przypadku, o którym mowa w ust. 1.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 227 z 24.08.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 23 z 28.01.2014, str. 27, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2014, str. 17, Dz. Urz. UE L 123 z 24.04.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 24 z 30.01.2015, str. 5, Dz. Urz. UE L 106 z 24.04.2015, str. 18, Dz. Urz. UE L 206 z 01.08.2015, str. 21, Dz. Urz. UE L 330 z 16.12.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 198 z 23.07.2016, str. 13, Dz. Urz. UE L 350 z 22.12.2016, str. 126, Dz. Urz. UE L 145 z 08.06.2017, str. 26, Dz. Urz. UE L 235 z 13.09.2017, Dz. Urz. UE L 55 z 02.03.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 145 z 08.06.2017, str. 26, Dz. Urz. UE L 235 z 13.09.2017 str. 32 oraz Dz. Urz. UE L 71 z 14.03.2018. str. 1.

3. Jeżeli planowany okres pełnienia czynności lotniczych członków personelu lotniczego w zwiększonym składzie:

- 1) wynosi mniej niż 16 godzin – to członkom personelu lotniczego niewykonującym czasowo czynności należy zapewnić rozkładane fotele oddzielone od reszty załogi i miejsc dla pasażerów;
- 2) wynosi 16 lub więcej godzin – to członkom personelu lotniczego niewykonującym czasowo czynności należy zapewnić miejsca do leżenia oddzielone od reszty załogi i miejsc dla pasażerów.

§ 6. 1. Wydłużenie okresu pełnienia czynności lotniczych w przewozie lotniczym wykonywanym taksówką powietrzną możliwe jest jeżeli występuje w nim przerwa.

2. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych określony w OPS.1.1105 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91 w przewozie lotniczym wykonywanym taksówką powietrzną ulega przedłużeniu w następujący sposób:

- 1) w przypadku przerwy wynoszącej 3–6 godzin 59 minut – przedłużenie o 1/2 czasu przerwy;
- 2) w przypadku przerwy wynoszącej 7–9 godzin 59 minut – przedłużenie o 2/3 czasu przerwy albo 1 1/2 czasu przerwy, jeżeli przerwa nastąpiła między godziną 2000 a 800 czasu lokalnego.

3. Przedłużenie okresu pełnienia czynności lotniczych, o którym mowa w ust. 1, przed przerwą i po przerwie nie może przekraczać 8 godzin, a przedłużony w ten sposób czas służby nie może być dłuższy niż 18 godzin.

4. Podczas jednego okresu pełnienia czynności lotniczych w przewozie lotniczym wykonywanym taksówką powietrzną może być tylko jedna przerwa.

5. Przepisów ust. 1–3 nie stosuje się w przypadku, o którym mowa w § 3.

§ 7. Jeżeli okres pełnienia czynności lotniczych w przewozie lotniczym wykonywanym taksówką powietrzną:

- 1) przekracza 16 godzin – członek personelu pokładowego jest zwalniany od wszelkich zajęć w czasie lotu na 1/3 czasu lotu liczonego w ten sposób, że od planowanego czasu lotu odejmuje się 1 godzinę, a pozostałość dzieli się przez 3, a dla 1/3 personelu pokładowego zapewnia się oddzielone od reszty załogi i miejsc dla pasażerów miejsca do leżenia;
- 2) przekracza 14 godzin, ale nie przekracza 16 godzin – członek personelu pokładowego jest zwalniany od wszelkich zajęć w czasie lotu na 1/4 czasu lotu liczonego w ten sposób, że od planowanego czasu lotu odejmuje się 1 godzinę, a pozostałość dzieli się przez 4, a dla 1/4 personelu pokładowego zapewnia się oddzielone od reszty załogi i miejsc dla pasażerów rozkładane fotele;
- 3) przekracza limity wykonywania czynności lotniczych określone w OPS 1.1105 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91 – członek personelu pokładowego jest zwalniany od wszelkich zajęć w czasie lotu na co najmniej 1 godzinę.

§ 8. Członek załogi przystępujący poza portem macierzystym do służby w celu wykonania lotu w pasie strefowej zmiany czasu musi mieć uprzednio zapewniony nieprzerwany okres wypoczynku wynoszący co najmniej tyle, ile czas wykonywania czynności lotniczych, jednak nie mniej niż:

- 1) 14 godzin – w przypadku gdy różnica czasu wynosiła co najmniej 4 godziny;
- 2) 16 godzin – w przypadku gdy różnica czasu wynosiła co najmniej 6 godzin.

§ 9. 1. Okres wypoczynku określony w pkt 1.2 OPS 1.1110 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91 może być skrócony maksymalnie o 3 godziny, pod warunkiem że:

- 1) poprzedni okres wypoczynku wynosił co najmniej tyle, ile okres wypoczynku określony w pkt 1.2 OPS 1.1110 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91;
- 2) liczbę godzin, o którą został skrócony wypoczynek, dodaje się do następnego okresu wypoczynku, który nie może już ulec skróceniu;
- 3) wypoczynek nie może być krótszy niż 10 godzin.

2. Okres wypoczynku nie może być skracany przed wykonaniem służby z przerwą lub po niej.

§ 10. 1. Jeżeli planowany czas dojazdu z miejsca służby do miejsca zakwaterowania wyznaczonego przez pracodawcę poza portem macierzystym przekracza 2 godziny w obu kierunkach, to do okresu wypoczynku dodaje się czas dojazdu ponad planowane 2 godziny tego dojazdu.

2. Jeżeli okres wypoczynku w miejscu zakwaterowania wyznaczonym przez pracodawcę jest nie krótszy niż 10 godzin, a planowany czas dojazdu jest krótszy niż 1 godzina i 30 minut, to różnica między tym czasem a czasem dojazdu może zostać odjęta od czasu wypoczynku.

§ 11. Okres wypoczynku członka załogi na lotnisku położonym poza portem macierzystym przekraczający 6 godzin uprawnia członka załogi do wypoczynku w warunkach hotelowych.

Rozdział 3

Wypoczynek dodatkowy

§ 12. Jeżeli członek załogi przystępuje do służby w porcie macierzystym po wykonaniu lotu w pasie strefowej zmiany czasu z różnicą czasu powyżej 4 godzin, to okres wypoczynku wynosi co najmniej 48 godzin liczonych od zakończenia okresu wypoczynku minimalnego.

Rozdział 4

Formy i warunki pełnienia gotowości oraz sposób wliczania ich do czasu służby

§ 13. 1. Gotowość może być pełniona w porcie lotniczym, w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę lub jako dyżur telefoniczny. Członek załogi podczas gotowości powinien być zdolny do wykonywania służby.

2. Limity czasu pełnienia gotowości określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 14. 1. Jeżeli członek załogi bezpośrednio z gotowości pełnionej w porcie lotniczym podejmuje czynności lotnicze, to 50% czasu odbytego dyżuru wlicza się do okresu pełnienia czynności lotniczych, lecz nie liczy się jako odcinek.

2. Jeżeli podczas pełnienia gotowości w porcie lotniczym członek załogi nie został wyznaczony do pełnienia czynności lotniczych, to następujący po nim okres wypoczynku członka załogi wynosi 11 godzin.

§ 15. 1. Czas gotowości pełnionej w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę poza portem lotniczym lub dyżuru telefonicznego wlicza się do okresu służby w wymiarze 25% czasu dyżuru.

2. Jeżeli bezpośrednio z gotowości w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę następuje podjęcie czynności lotniczych, to 25% czasu odbytego dyżuru wlicza się do okresu pełnienia czynności lotniczych, lecz nie liczy się jako odcinek.

3. W przypadku gotowości pełnionej w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę, pracodawca zapewnia członkowi załogi odpowiednie warunki pełnienia gotowości, w szczególności przez dostęp do oddzielnego, spokojnego i wygodnego pomieszczenia.

§ 16. W przypadku pełnienia gotowości poza portem macierzystym, gdy czas gotowości przekracza 6 godzin albo ponad 4 godziny gotowości przypadają między godziną 22:00 a 6:00 czasu lokalnego, pracodawca zapewnia, aby gotowość był pełniony w warunkach hotelowych.

Rozdział 5

Sposób wliczania czasu przemieszczania członka załogi w celu zajęcia stanowiska do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych

§ 17. Czas przemieszczania członka załogi w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego w celu zajęcia stanowiska wlicza się do czasu służby, a jeżeli poprzedza on bezpośrednio podjęcie obowiązków operacyjnych wlicza się także do okresu pełnienia czynności lotniczych, lecz nie liczy się jako odcinek.

Rozdział 6

Przepisy końcowe

§ 18. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków rozliczania czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu (Dz. U. poz. 663), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

**OKRES PEŁNIENIA CZYNNOŚCI LOTNICZYCH W ZAŁODZE JEDNOOSOBOWEJ W
ZALEŻNOŚCI OD CZASU ZGŁOSZENIA SIĘ DO LOTU ORAZ LICZBY ODCINKÓW**

Czas zgłoszenia się do lotu (według czasu lokalnego portu startu)	Maksymalna liczba odcinków i okres pełnienia czynności lotniczych			
	1-4 odcinków	5 odcinków	6 odcinków	7 i więcej odcinków
0600-0659	9 godzin	8 1/4 godziny	8 godzin	8 godzin
0700-1359	10 godzin	9 1/4 godziny	8 1/4 godziny	8 godzin
1400-1759	9 godzin	8 1/4 godziny	8 godzin	8 godzin
1800-2159	8 1/2 godziny	8 godzin	8 godzin	8 godzin
2200-0559	8 godzin	8 godzin	8 godzin	8 godzin

LIMITY CZASU PEŁNIENIA GOTOWŚCI

Czas powiadamiania	Maksymalny czas gotowości
do 5 godzin 59 minut	12 godzin
od 6 godzin i więcej	18 godzin

UZASADNIENIE

I Potrzeba i cel wydania regulacji

Podstawą do wydania rozporządzenia w sprawie okresu pełnienia czynności lotniczych członków załóg w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym przy użyciu samolotu w służbie ratownictwa medycznego, w operacjach lotniczych w załodze jednoosobowej oraz taksówką powietrzną jest upoważnienie ustawowe zawarte w art. 103ca ust. 10 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...). Nowelizacją ustawy – Prawo lotnicze wprowadzoną ustawą z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) wprowadzono nowy art. 103ca gdzie w ust. 10 zamieszczono delegację do wydania niniejszego rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.

Ww. przepis upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia odrębnych rozwiązań prawnych w stosunku do członków załóg statków powietrznych wykonujących przewóz lotniczy przy użyciu samolotu w zakresie działalności taksówki powietrznej, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji zarobkowego transportu lotniczego (CAT) wykonywanych przez jednego pilota z uwzględnieniem ich specyfiki odmiennej od przewozu regularnego. Celem jest określenie warunków i okresów wypoczynku należnych członkom załóg w związku z pełnieniem czynności lotniczych, wypoczynku dodatkowego stanowiącego kompensatę wpływu różnic stref czasowych na członków załogi oraz form i warunków pełnienia gotowości przy uwzględnieniu konieczności zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zapobieżenia skutkom skumulowanego zmęczenia jeżeli chodzi o możliwości przedłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych. Potrzeba osobnego potraktowania kategorii działalności taksówki powietrznej jest również silnie sygnalizowana przez samo środowisko przewoźników wykonujących loty taksówką powietrzną, którzy zwracają uwagę, że specyfika prowadzonej przez nich działalności jest odmienna od przewozu regularnego. Działalność taksówki powietrznej polega na wykonywaniu operacji typu „na żądanie” gdzie planowanie czasu wykonywania czynności lotniczych przez członków załóg opiera się na konstrukcji ustalania ich dyspozycyjności. Przewoźnik lotniczy typu taksówki powietrznej nie stosuje rozkładów lotów. Podjęcie czynności lotniczych następuje na żądanie w ramach pełnionej w danym okresie czasu dyspozycyjności („ad hoc”).

II Zakres regulacji

Dotychczas w stosunku do działalności taksówki powietrznej, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji CAT wykonywanych przez jednego pilota na gruncie krajowych aktów wykonawczych zastosowanie znajdowało rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków rozliczania czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu (Dz. U. 2014 r. poz.663). Rozwiązania przewidziane w rozporządzeniu stanowiły w głównej mierze realizację wymagań określonych w części Q Załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 w zakresie OPS 1.1105 pkt 6, OPS 1.1110 pkt 1.3 oraz 1.4.1, OPS 1.1115, OPS 1.1125 pkt. 2.1.

Niemniej należy mieć na uwadze, iż z dniem 18 lutego 2016 r. zastosowanie znalazło rozporządzenie Komisji (UE) nr 83/2014 zmieniające rozporządzenie nr 965/2012/UE i zgodnie z jego artykułem 8, operacje CAT prowadzone przy użyciu samolotów będą podlegają przepisom podczęści FTL Załącznika III, natomiast działalność taksówki powietrznej, operacje służb ratownictwa medycznego oraz operacje CAT wykonywane przez jednego pilota, prowadzone przy użyciu samolotów, podlegają przepisom art. 8 ust. 4 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 oraz części Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 i powiązanim zwolnieniom krajowym opracowanym na podstawie ocen ryzyka w zakresie bezpieczeństwa przeprowadzonych przez właściwe organy. Powyższe rozwiązanie unijne wskazuje, na potrzebę osobnego potraktowania kategorii operacji służb ratownictwa medycznego, operacji CAT wykonywanych przez jednego pilota i taksówki powietrznej, wykonywanych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu.

W związku z powyższym podjęte prace legislacyjne w zakresie zmiany ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze polegały na uregulowaniu na poziomie ustawy tych kwestii, które ze względu na ich materię powinny znaleźć swoje uregulowanie w ustawie, a nie w drodze rozporządzenia, tj. określenie maksymalnego okresu pełnienia czynności lotniczych członka załogi w załodze jednoosobowej oraz członka załogi wykonującego operacje służb ratownictwa medycznego, zawarcie definicji służby ratownictwa medycznego oraz delegacji ustawowej dla rozporządzenia wykonawczego w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym wykonywanych taksówką powietrzną, w służbie ratownictwa medycznego oraz w operacjach

lotniczych w załodze jednoosobowej, wykonywanych przy użyciu samolotów. Powyższe zagadnienia nie są uregulowane w przepisach Unii Europejskiej.

Ponieważ projekt reguluje kwestie mające wpływ na zachowanie bezpieczeństwa lotniczego, takie jak możliwe wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych, wypoczynek, w projekcie posłużono się terminami „służby” oraz „okresu służby”.

Zawarte w rozporządzeniu rozwiązania przewidują m.in. możliwość wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych dla członków załóg w służbie ratownictwa medycznego w przypadku udziału w akcji ratowniczej, czy w przypadku nieprzewidzianych okoliczności podczas operacji lotniczej (§ 4). Przyjęte dla tej kategorii operacji lotniczych rozwiązania stanowią powtórzenie rozwiązań zawartych w aktualnie obowiązującym rozporządzeniu krajowym.

Ponadto zawarto przepisy przewidujące możliwość wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych w przypadku zastosowania przerwy. Uwzględniono okoliczność, że w przypadku nieregularnego przewozu lotniczego taksówką powietrzną nie ma możliwości zastosowania zgodnej z planem i uwzględnionej w rozkładzie lotów przerwy. W zakresie możliwych wydłużeń zastosowano rozwiązania tożsame z rozwiązaniami dotychczasowego rozporządzenia.

Przewidziano również iż w zależności od liczby godzin przewidywanego okresu pełnienia czynności lotniczych członków personelu lotniczego w zwiększonym składzie tj. mniej niż 16 albo więcej niż 16 godzin, członkom personelu lotniczego niewykonującym czasowo czynności należy zapewnić rozkładane fotele lub miejsca do leżenia oddzielone od reszty załogi i miejsc dla pasażerów, a nie jak dotychczas przewidywano oddzielone od kabiny załogi i miejsc dla pasażerów.

W zakresie w jakim dotychczasowe rozwiązania sprawdziły się w przypadku wykonywania operacji przewozu lotniczego wykonywanego przy użyciu samolotu dla grupy, której dedykowane jest niniejsze rozporządzenie, oparto się na dotychczasowych rozwiązaniach.

III Informacje związane z procedowaniem projektu

Przewidziany w § 18 projektu termin wejścia w życie rozporządzenia po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, zgodny z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 197, poz. 1172, z późn. zm.), jest w ocenie projektodawcy wystarczający.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), zatem nie podlega ono notyfikacji. Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Stosownie do postanowień § 52 pkt 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

IV Ocena wpływu regulacji na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców

Projekt nie wpłynie negatywnie na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przedmiotowego obszaru.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie okresu pełnienia czynności lotniczych członków załóg w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu w służbie ratownictwa medycznego, w operacjach lotniczych w załodze jednoosobowej oraz taksówką powietrzną Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka – Naczelnik Wydziału Prawnego, Departament Lotnictwa, Ministerstwo Infrastruktury (tel: (22) 620-14-47; Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: upoważnienie ustawowe: art. 103ca ust. 10 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt przedmiotowego rozporządzenia ma na celu zawarcie odrębnych rozwiązań prawnych w stosunku członków załóg statków powietrznych wykonujących przewóz lotniczy przy użyciu samolotu w zakresie działalności taksówki powietrznej, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji zarobkowego transportu lotniczego (CAT) wykonywanych przez jednego pilota, z uwzględnieniem ich specyfiki odmiennej od przewozu regularnego. Celem jest określenie warunków i okresów wypoczynku należnych członkom załóg w związku z pełnieniem czynności lotniczych, wypoczynku dodatkowego stanowiącego kompensatę wpływu różnic stref czasowych na członków załogi oraz form i warunków pełnienia gotowości przy uwzględnieniu konieczności zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zapobieżenia skutkom skumulowanego zmęczenia jeżeli chodzi o możliwości przedłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W związku dodaniem delegacji z art. 103ca ust. 10 ustawy – Prawo lotnicze rekomendowanym rozwiązaniem jest wydanie rozporządzenia w sprawie okresu pełnienia czynności lotniczych członków załóg w przewozie lotniczym wykonywanym przy użyciu samolotu w służbie ratownictwa medycznego w operacjach lotniczych w załodze jednoosobowej oraz taksówką powietrzną

Oczekiwany efekt jest uregulowanie ww. kwestii w obszarze i zakresie w jakim prawo Unii Europejskiej ich nie reguluje, z jednoczesnym uwzględnieniem specyfiki omawianego obszaru i zachowaniem przejrzystości przepisów.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak szerszych danych dotyczących zwolnień krajowych poszczególnych państw opracowanych na podstawie ocen ryzyka w zakresie bezpieczeństwa przeprowadzonych przez właściwe organy – o których mowa w art. 8 rozporządzenia Komisji (UE) nr 83/2014 z dnia 29 stycznia 2014 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 965/2012 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 28 z 31.01.2014, str. 7).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Zapewnienie podmiotom w stosunku do których Prezes ULC sprawuje nadzór odpowiednich rozwiązań prawnych w stosunku do członków załóg statków powietrznych wykonujących przewóz lotniczy z uwzględnieniem należytej mu specyfiki i z zachowaniem zasad techniki legislacyjnej (materia ustawowa a materia

			do rozporządzenia wykonawczego do ustawy)
służba ratownictwa medycznego wykonująca przewóz lotniczy przy użyciu samolotu	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Zapewnienie odrębnych rozwiązań prawnych w stosunku do członków załóg statków powietrznych wykonujących przewóz lotniczy z uwzględnieniem należytej mu specyfiki.
działalność taksówki powietrznej przy użyciu samolotu	8 podmiotów	Dane własne organu (ULC)	
operacje CAT w załodze jednoosobowej	12 podmiotów	Dane własne organu (ULC)	

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia nie podlegał wcześniejszym konsultacjom publicznym. Projekt zostanie przedstawiony do konsultacji podmiotom wymienionym na Liście konsultantów publicznych, stanowiącą załącznik do OSR.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem												0
budżet państwa												0
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0
Wydatki ogółem												0
budżet państwa												0
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0
Saldo ogółem												0
budżet państwa												0
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wprowadzenie rozwiązań przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu nie zwiększy obciążeń finansowych w obszarze sektora finansów publicznych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak.
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Proponowana regulacja poprawi funkcjonowanie w obszarze operacji lotniczych grupy podmiotów, której jest dedykowana.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:		☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Może pozytywnie wpłynąć na rynek pracy .		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Bez wpływu w stosunku do obecnego stanu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Termin wejścia w życie projektu rozporządzenia jest uzależniony od terminu wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze i niektórych innych ustaw.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Od momentu wejścia w życie rozporządzenia.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wzoru upoważnienia dla lekarzy orzeczników medycyny lotniczej oraz sposobu
prowadzenia listy lekarzy orzeczników medycyny lotniczej**

Na podstawie art. 108 ust. 14 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wzór upoważnienia lekarza orzecznika medycyny lotniczej do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich do świadectw kwalifikacji oraz licencji wydanych dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. j, k, r i s oraz pkt 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”, określa załącznik do rozporządzenia.

§ 2. 1. Lista lekarzy orzeczników medycyny lotniczej, o której mowa w art. 108 ust. 7 ustawy, prowadzona jest w formie księgi rejestrowej, składającej się z kolejno ponumerowanych kart ewidencyjnych.

2. Karta ewidencyjna zawiera następujące dane:

- 1) nazwisko i imię lub imiona lekarza orzecznika medycyny lotniczej;
- 2) numer dokumentu potwierdzającego tożsamość lekarza orzecznika medycyny lotniczej;
- 3) numer prawa wykonywania zawodu lekarza orzecznika medycyny lotniczej;
- 4) miejsce zamieszkania, numer telefonu, telefaksu lub adres poczty elektronicznej lekarza orzecznika medycyny lotniczej;
- 5) nazwę i siedzibę izby lekarskiej, której lekarz orzecznik medycyny lotniczej jest członkiem;
- 6) miejsce wykonywania badań lotniczo-lekarskich dotyczące spełnienia wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 112 ust. 1 ustawy.

§ 3. Dla każdego lekarza orzecznika medycyny lotniczej zakłada się odrębną kartę ewidencyjną.

§ 4. 1. Błędy pisarskie oraz inne oczywiste omyłki we wpisach przekreśla się linią w sposób umożliwiający odczytanie pierwotnego tekstu.

2. Osoba dokonująca wpisu na listę lekarzy orzeczników medycyny lotniczej, zmiany we wpisie lub skreślenia z listy zamieszcza datę wpisu i składa swój podpis.

§ 5. Ponownego wpisu na listę lekarzy orzeczników medycyny lotniczej lekarza orzecznika medycyny lotniczej, który został uprzednio skreślony z tej listy, dokonuje się na odrębnej karcie ewidencyjnej pod nowym numerem.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:
MINISTER ZDROWIA

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 lipca 2003 r. w sprawie trybu wpisywania lekarzy na listę lekarzy orzeczników oraz skreślania z niej (Dz. U. poz. 1331), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Rzeczypospolitej Polskiej

President of the Civil Aviation Authority

of the Republic of Poland

[miejsce na logo]

UPOWAŻNIENIE DLA LEKARZA ORZECZNIKA MEDYCYNY LOTNICZEJ

NR PL - AME/.../2018

Na mocy art. 108 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. poz.) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ... w sprawie wzoru upoważnienia dla lekarzy orzeczników medycyny lotniczej oraz sposobu prowadzenia listy lekarzy orzeczników medycyny lotniczej (Dz. U. poz. ...) oraz z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego niniejszym zaświadcza, że

Pan/Pani, zam.

jest lekarzem orzecznikiem medycyny lotniczej.

WARUNKI:

1. Niniejsze upoważnienie ogranicza się do uprawnień określonych w dodatku do niniejszego upoważnienia lekarza orzecznika medycyny lotniczej.
2. Niniejsze upoważnienie zobowiązuje do przestrzegania przepisów, o których mowa w ustawie – Prawo lotnicze.
3. Niniejsze upoważnienie **zachowuje ważność przez okres trzech lat** do dnia z zastrzeżeniem spełniania wymagań określonych ustawie – Prawo lotnicze oraz o ile wcześniej nie dojdzie do jego zrzeczenia się, zawieszenia lub cofnięcia.

Data wydania:

Podpis Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Rzeczypospolitej Polskiej

President of the Civil Aviation Authority

of the Republic of Poland

UPOWAŻNIENIE LEKARZA ORZECZNIKA MEDYCYNY LOTNICZEJ

Dodatek do upoważnienia lekarza orzecznika medycyny lotniczej numer:

PL - AME/.../2018

UPRAWNIENIA I ZAKRES

Pan/Pani uzyskał(a) uprawnienia do przeprowadzania ocen i badań lotniczo-lekarskich w celu wydawania orzeczeń lotniczo-lekarskich zgodnie z poniższą tabelą oraz do wydawania przedmiotowych orzeczeń lotniczo-lekarskich

<i>Zakres upoważnienia</i>	<i>Data ważności upoważnienia</i>
przeprowadzanie badań lotniczo-lekarskich do świadectw kwalifikacji	
przeprowadzanie badań lotniczo-lekarskich do licencji wydanych dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. j, k, r i s oraz pkt 5 ustawy – Prawo lotnicze	

Data wydania:

Podpis Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

UZASADNIENIE

Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Zmiana oraz zastąpienie delegacji ustawowej z art. 108 ust. 8 ustawy – Prawo lotnicze, delegacją z projektowanego art. 108 ust. 14 ustawy.

Zakres regulacji

W § 1 projektu określono, że wzór upoważnienia lekarza orzecznika medycyny lotniczej określa załącznik do rozporządzenia – stanowi to wypełnienie upoważnienia art. 108 ust. 14 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...). Wprowadzony wzór zawiera numer upoważnienia lekarza orzecznika medycyny lotniczej, informację o tym w zakresie jakich specjalności dany lekarz może przeprowadzać badania lotniczo-lekarskie oraz do kiedy może je przeprowadzać.

Przepis § 2 ust. 1 projektu określa natomiast, że lista lekarzy orzeczników medycyny lotniczej prowadzona jest w formie księgi rejestrowej, składającej się z kolejno ponumerowanych kart ewidencyjnych – elementy składające się na kartę ewidencyjną ustanowiono w ust. 2 ww. przepisu projektu. Karta ewidencyjna zakładana będzie odrębnie dla każdego lekarza orzecznika medycyny lotniczej (§ 3). Przepisy § 4 określają reguły poprawiania błędów pisarskich, omyłek oraz zmian we wpisach. Zgodnie z § 5 ponownego wpisu lekarza orzecznika medycyny lotniczej, który został skreślony z listy dokonywało się będzie na odrębnej karcie ewidencyjnej pod nowym numerem.

Zgodnie z § 6 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od jego ogłoszenia – stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych.

Zgodność regulacji z prawem UE – przedmiotowe regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru upoważnienia dla lekarzy orzeczników medycyny lotniczej oraz sposobu prowadzenia listy lekarzy orzeczników medycyny lotniczej Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: art. 108 ust. 14 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zmiana delegacji ustawowej z art. 108 ust. 8 ustawy – Prawo lotnicze, delegacją z projektowanego art. 108 ust. 14 ustawy wymaga określenia w przepisach nowego aktu wykonawczego wzoru upoważnienia dla lekarzy orzeczników medycyny lotniczej oraz sposobu prowadzenia listy lekarzy orzeczników medycyny lotniczej, co zostanie uregulowane niniejszym projektem. Dotychczasowy akt wykonawczy wydany z delegacji art. 108 ust. 8 określa natomiast tryb wpisywania lekarzy na listę lekarzy orzeczników oraz skreślania z niej, z uwzględnieniem wzoru listy lekarzy orzeczników.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W ocenie projektodawcy przyjęte w przedmiotowym projekcie rozwiązanie sposobu prowadzenia listy lekarzy orzeczników medycyny lotniczej zapewni prawidłowe i szybkie rozpoznanie (dane osobowe i adresowe) lekarzy orzeczników wpisanych na listę lekarzy orzeczników medycyny lotniczej. Wzór upoważnienia lekarza orzecznika medycyny lotniczej określony projektem pozwoli na rozpoznanie na jakie specjalności personelu lotniczego lekarz orzecznik może przeprowadzać badania lotniczo-lekarskie i do kiedy takie upoważnienie jest ważne.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak przepisów wspólnych dla krajów UE w ww. zakresie. Ustawodawca nie posiada informacji na temat szczegółowych uregulowań w tym zakresie w innych państwach UE – każdy z krajów członkowskich UE prowadzi na swój własny sposób listę upoważnionych lekarzy orzeczników medycyny lotniczej oraz samodzielnie określa wzór upoważnienia dla lekarzy orzeczników medycyny lotniczej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Wynika z art. 108 ust. 13 ustawy – Prawo lotnicze.	Prezes Urzędu będzie zobowiązany do prowadzenia listy lekarzy orzeczników medycyny lotniczej w sposób określony przepisami przedmiotowego rozporządzenia. Upoważnienie lekarzy orzeczników medycyny lotniczej wydawane przez Prezesa Urzędu również będzie musiało być zgodne ze wzorem określonym w niniejszym projekcie.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie Pracy Rady Ministrów do następujących podmiotów:

1) CML Centrum Medyczne LUXMED ul. 17 Stycznia 39, 02-148 Warszawa;

- 2) Konsultant Krajowy w dziedzinie medycyny lotniczej, ul. Krasińskiego 54/56, 01-755 Warszawa;
- 3) Centrum Medycyny Lotniczej Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, ul. Krasińskiego 54/56, 01-755, Warszawa;
- 4) Naczelna Izba Lekarska, ul. Sobieskiego 110, 00-764 Warszawa;
- 5) Główny Ośrodek Badań Lotniczo – Lekarskich Aeroklubu Polskiego - Wojewódzka Przychodnia Sportowo – Lekarska, ul. Sienkiewicza 108/110, 50-348 Wrocław;
- 6) Ogólnopolski Związek Zawodowy Lekarzy, ul. Gdańska 27, 85-005 Bydgoszcz;
- 7) Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Warszawie, Al. Wojska Polskiego 25, 01-515 Warszawa;
- 8) Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Łodzi, ul. Aleksandrowska 61/63, 91-205 Łódź.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych.												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie(0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu	duże przedsiębiorstwa							

niepieniężnym	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne		Brak.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:		☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
9. Wpływ na rynek pracy		
Brak wpływu. Czynności proceduralne.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
W momencie wejścia w życie zmiany do rozporządzenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Planowany efekt zostanie osiągnięty po wejściu w życie przepisów projektu. Brak konieczności określenia mierników.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wzoru karty ewidencyjnej centrum medycyny lotniczej oraz wzoru certyfikatu
centrum medycyny lotniczej**

Na podstawie art. 109 ust. 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór karty ewidencyjnej księgi rejestrowej centrum medycyny lotniczej;
- 2) wzór certyfikatu centrum medycyny lotniczej dla:
 - 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 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 2. Wzór karty ewidencyjnej listy rejestrowej centrum medycyny lotniczej określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Wzór certyfikatu centrum medycyny lotniczej, o którym mowa w § 1 pkt 2, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER ZDROWIA

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 lipca 2003 r. w sprawie trybu wpisywania zakładów opieki zdrowotnej na listę centrów medycyny lotniczej oraz skreślania z niej (Dz. U. poz. 1332), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

WZÓR KARTY EWIDENCYJNEJ LISTY REJESTROWEJ CENTRUM MEDYCyny LOTNICZEJ

NAZWA CENTRUM MEDYCyny LOTNICZEJ (CML) Numer wpisu na listę CML 00/...../rok	
Pełna nazwa oraz adres siedziby podmiotu wykonującego działalność leczniczą	
Data wpisu podmiotu wykonującego działalność leczniczą na listę CML	
Nr i data decyzji o wpisie podmiotu wykonującego działalność leczniczą na listę CML	
Nr i data decyzji o skreśleniu podmiotu wykonującego działalność leczniczą z listy CML	
Data skreślenia podmiotu wykonującego działalność leczniczą z listy CML	
Przyczyna skreślenia podmiotu wykonującego działalność leczniczą z listy CML	
Miejsce wykonania badań lotniczo-lekarskich	
Uwagi	
Data i podpis osoby dokonującej wpisu	

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Rzeczypospolitej Polskiej
President of the Civil Aviation Authority
of the Republic of Poland

[miejsce na logo]

CERTYFIKAT CENTRUM MEDYCyny LOTNICZEJ
NR PL - CML/.../2018

Na mocy art. 109 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. ... r. poz. ...) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ... w sprawie wzoru karty ewidencyjnej centrum medycyny lotniczej oraz wzoru certyfikatu centrum medycyny lotniczej (Dz. U. poz. ...) oraz z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego niniejszym zaświadcza, że

(nazwa organizacji)....., (adres).....

posiada certyfikat centrum medycyny lotniczej.

WARUNKI:

1. Niniejszy certyfikat ogranicza się do uprawnień określonych w dodatku do niniejszego certyfikatu centrum medycyny lotniczej.
2. Niniejszy certyfikat zobowiązuje do przestrzegania przepisów, o których mowa w ustawie – Prawo lotnicze.
3. Niniejszy certyfikat **zachowuje ważność na czas niekreślony**, z zastrzeżeniem spełniania wymagań określonych ustawie – Prawo lotnicze oraz o ile wcześniej nie dojdzie do jego zrzeczenia się, zawieszenia lub cofnięcia.

Data wydania:

Podpis Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Rzeczypospolitej Polskiej

President of the Civil Aviation Authority of the Republic of Poland

ZAKRES UPRAWNIEŃ CENTRUM MEDYCYNY LOTNICZEJ

Dodatek do certyfikatu dla centrum medycyny lotniczej numer:

PL - CML/.../2018

Organizacja uzyskała uprawnienia do przeprowadzania ocen i badań lotniczo-lekarskich w celu wydawania orzeczeń lotniczo-lekarskich zgodnie z poniższą tabelą oraz do wydawania przedmiotowych orzeczeń lotniczo-lekarskich

<i>Zakres upoważnienia</i>	<i>Data ważności upoważnienia</i>
przeprowadzanie badań lotniczo-lekarskich do świadectw kwalifikacji	bezterminowo
przeprowadzanie badań lotniczo-lekarskich do licencji wydanych dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. j, k, r i s oraz pkt 5 ustawy – Prawo lotnicze	bezterminowo

Data wydania:

Podpis Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

UZASADNIENIE

Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Zmiana oraz zastąpienie delegacji ustawowej z art. 109 ust. 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...), delegacją z projektowanego art. 109 ust. 9 ustawy. Zmiana rzeczowej delegacji ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze polega na dostosowaniu dotychczasowego art. 109 ust. 8 (przepis delegacyjny) do wymagań 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. U. L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.), biorąc pod uwagę zakres i rodzaj przeprowadzanych w Polsce badań lotniczo-lekarskich.

Zakres regulacji

Przedłożony projekt dostosowuje dotychczasowe rozporządzenie do nowej nomenklatury użytej w noweli ustawy zawartej w ramach art. 109 ww. ustawy.

Zmiana brzmienia zapisów ustawy w art. 109 oraz zastąpienie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 lipca 2003 r. w sprawie trybu wpisywania zakładów opieki zdrowotnej na listę centrów medycyny lotniczej oraz skreślenia z niej (Dz. U. poz. 1332), spowoduje dostosowanie systemu wpisywania centrów medycyny lotniczej na listę CML w zakresie badań oraz wydawania orzeczeń lotniczo-lekarskich przez ww. do licencji oraz świadectw kwalifikacji regulowanych jedynie prawem krajowym do równoległe istniejącego systemu certyfikatów unijnych wydawanych dla tych lekarzy zgodnie z wymaganiami rozporządzenia UE nr 1178/2011, który odnosi się do specjalności personelu lotniczego w nim ujętych oraz do personelu pokładowego.

Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego od lat spotykał się z postulatami środowiska lotniczego (zarówno formalnymi jak i nieformalnymi) o „sformalizowanie” i uporządkowanie procedury towarzyszącej wpisywaniu Centrów Medycyny Lotniczej i nadanych jej uprawnień w zakresie przeprowadzanych badań oraz wydawanych orzeczeń dla krajowych licencji oraz świadectw kwalifikacji. Dotychczasowo ww. fakt, był odnotowywany jedynie poprzez czynność wydania CML decyzji administracyjnej o wpisaniu ww. na listę CML.

Obecnie, co ma miejsce w przypadkach określonych w prawie UE piloci, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. a–i oraz l–q (projektu) ustawy oraz personel pokładowy zgodnie z wymaganiami rozporządzenia UE nr 1178/2011 są obowiązani posiadać odpowiednie do specjalności orzeczenia lotniczo-lekarskie, zaś CML przeprowadzający badania oraz wystawiający ww. orzeczenia legitymują się zgodnie z wymaganiami tego rozporządzenia certyfikatami wystawionymi przez organ. Celem zapewnienia

„spójności” obu systemów (UE i krajowego) postanowiono zatem wprowadzić certyfikaty dla CML także wobec pozostałych specjalności (personelu lotniczego) określonych przepisami ustawy – prawo lotnicze, tj. w zakresie dla 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 ustawy.

Zgodnie z § 3 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od jego ogłoszenia – stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych.

Zgodność regulacji z prawem UE – przedmiotowe regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 poz. 2077, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru karty ewidencyjnej centrum medycyny lotniczej oraz wzoru certyfikatu centrum medycyny lotniczej Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: art. 109 ust. 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. ...) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zmiana oraz zastąpienie delegacji ustawowej z art. 109 ust. 8 ustawy – Prawo lotnicze, delegacją z projektowanego art. 109 ust. 9 ustawy. Zmiana rzeczony delegacji ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze polega na dostosowaniu dotychczasowego art. 109 ust. 8 (przepis delegacyjny) do wymagań rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. U. L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.), biorąc pod uwagę zakres i rodzaj przeprowadzanych w Polsce badań lotniczo-lekarskich.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Zmiana brzmienia zapisów ustawy w art. 109 oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 lipca 2003 r. w sprawie trybu wpisywania zakładów opieki zdrowotnej na listę centrów medycyny lotniczej oraz skreślenia z niej (Dz. U. poz. 1332), spowoduje dostosowanie systemu wpisywania centrów medycyny lotnicze na listę CML w zakresie badań oraz wydawania orzeczeń lotniczo-lekarskich przez ww. do licencji oraz świadectw kwalifikacji regulowanych jedynie prawem krajowym do równoległe istniejącego systemu certyfikatów unijnych wydawanych dla tych lekarzy zgodnie z wymaganiami rozporządzenia UE nr 1178/2011, który odnosi się do specjalności personelu lotniczego w nim ujętych oraz do personelu pokładowego.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak przepisów wspólnych dla krajów UE w ww. zakresie. Ustawodawca nie posiada informacji nt. szczegółowych uregulowań w tym zakresie w innych państwach UE. Domniema się jednak, iż stawki te w poszczególnych krajach UE regulowane są również w formie krajowych upoważnień do wykonywania czynności polegających na przeprowadzaniu badań lotniczo-lekarskich oraz wydawaniu orzeczeń do krajowych licencji świadectw kwalifikacji.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie
Personel Lotniczy wyszczególniony w Rejestrze Personelu Lotniczego ULC (dla którego wymagane jest legitymowaniem się adekwatnymi orzeczeniami lotniczo-lekarskimi)	ok. 12 tys. os.	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie
Centra Medycyny Lotniczej	3	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie
Lekarze orzecznicy medycyny lotniczej	45	Dane własne organu (ULC)	Normatywne, bezpośrednie

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Naczelnny Lekarz Lotnictwa Cywilnego od lat spotykał się z postulatami środowiska lotniczego (zarówno formalnymi jak i nieformalnymi) o „sformalizowanie” i uporządkowanie procedury towarzyszącej wpisywaniu Centrów Medycyny Lotniczej i nadanych jej uprawnień w zakresie przeprowadzanych badań oraz wydawanych orzeczeń dla krajowych licencji oraz świadectw kwalifikacji. Dotychczasowo ww. fakt, był odnotowywany jedynie poprzez czynność wydania CML decyzji administracyjnej o wpisaniu ww. na listę CML.

Projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie Pracy Rady Ministrów do następujących podmiotów:

- 1) CML Centrum Medyczne LUXMED ul. 17 Stycznia 39, 02-148 Warszawa;
- 2) Konsultant Krajowy w dziedzinie medycyny lotniczej, ul. Krasińskiego 54/56, 01-755 Warszawa;
- 3) Centrum Medycyny Lotniczej Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, ul. Krasińskiego 54/56, 01-755, Warszawa;
- 4) Naczelna Izba Lekarska, ul. Sobieskiego 110, 00-764 Warszawa;
- 5) Główny Ośrodek Badań Lotniczo – Lekarskich Aeroklubu Polskiego – Wojewódzka Przychodnia Sportowo – Lekarska, ul. Sienkiewicza 108/110, 50-348 Wrocław;
- 6) Ogólnopolski Związek Zawodowy Lekarzy, ul. Gdańska 27, 85-005 Bydgoszcz;
- 7) Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Warszawie, Al. Wojska Polskiego 25, 01-515 Warszawa;
- 8) Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Łodzi, ul. Aleksandrowska 61/63, 91-205 Łódź.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych.											

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele							

	oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne		Brak.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
☐ nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy				
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy				
9. Wpływ na rynek pracy								
Brak wpływu. Czynności proceduralne.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:			☐ demografia ☐ mienie państwowe			☐ informatyzacja ☐ zdrowie		
Omówienie wpływu								
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego								
W momencie wejścia w życie zmiany do rozporządzenia.								
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?								
Planowany efekt zostanie osiągnięty po wejściu w życie przepisów projektu. Brak konieczności określenia mierników.								
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)								
Nie dotyczy.								

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie badań lotniczo-lekarskich

Na podstawie art. 112 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 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. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) badaniach – należy przez to rozumieć badania lotniczo-lekarskie, o których mowa w art. 105 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) Naczelnym Lekarzu – należy przez to rozumieć Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 3) orzeczeniu lekarskim – należy przez to rozumieć orzeczenie lotniczo-lekarskie albo raport medyczny, o którym mowa w podczęści C sekcja 3 załącznika IV 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.²⁾), stwierdzające istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego albo członka personelu pokładowego;
- 4) podmiocie uprawnionym – należy przez to rozumieć centra medycyny lotniczej lub lekarzy orzeczników medycyny lotniczej;
- 5) rozporządzeniu (UE) nr 2015/340 – należy przez to rozumieć rozporządzenie Komisji (UE) nr 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015, str. 1);
- 6) rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 – należy przez to rozumieć rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;
- 7) ustawie – należy przez to rozumieć ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 8) Załączniku 1 – należy przez to rozumieć Załącznik 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.³⁾) ogłoszony w Dzienniku Urzędowym, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 100 z 05.04.2012, str. 1; Dz. Urz. UE L 23 z 28.01.2014, str. 25; Dz. Urz. UE L 74 z 14.03.2014, str. 33; Dz. Urz. UE L 74 z 18.03.2015, str. 1; Dz. Urz. UE L 91 z 07.04.2016, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 149 z 13.06.2017, str. 98.

³⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. 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.

§ 3. Badania przeprowadzane są w celu stwierdzenia zdolności lub niezdolności do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego lub członka personelu pokładowego i obejmują badania wstępne, okresowe i okolicznościowe.

§ 4. Badania wstępne obejmują ocenę sprawności psychicznej i fizycznej kandydatów ubiegających się o wydanie świadectwa kwalifikacji lub licencji członka personelu lotniczego oraz kandydatów na członków personelu pokładowego.

§ 5. Badania okresowe obejmują ocenę sprawności psychicznej i fizycznej członków personelu lotniczego albo członków personelu pokładowego i służą zachowaniu ważności licencji, świadectwa kwalifikacji albo uprawnień członka personelu pokładowego.

§ 6. Badania okolicznościowe obejmują ocenę sprawności psychicznej i fizycznej członków personelu lotniczego albo członków personelu pokładowego w przypadku zaistnienia okoliczności, o których mowa w podczęści A sekcja 1 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 oraz w podczęści A sekcja 1 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 2015/340.

§ 7. 1. Badania przeprowadza podmiot uprawniony na wniosek osoby zainteresowanej, pracodawcy, lekarza orzecznika medycyny lotniczej lub Naczelnego Lekarza.

2. Badania przeprowadza się po okazaniu przez osobę badaną dokumentu potwierdzającego jej tożsamość.

§ 8. Badania przeprowadza się z uwzględnieniem wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 95 ust. 5 i art. 104 ust. 2 ustawy.

§ 9. 1. Po przeprowadzeniu badań podmiot uprawniony wydaje orzeczenie lekarskie.

2. Orzeczenie lekarskie wydawane jest w dwóch egzemplarzach, z których jeden egzemplarz otrzymuje osoba badana, potwierdzając jego przyjęcie własnoręcznym podpisem w dokumentacji medycznej.

3. Opinie wydane przez lekarzy specjalistów i wyniki badań diagnostycznych oraz drugi egzemplarz orzeczenia lekarskiego podmiot uprawniony dołącza do dokumentacji medycznej osoby badanej.

4. Dokumentację medyczną badań członków personelu lotniczego oraz członków personelu pokładowego prowadzi się zgodnie z podczęścią GEN i podczęścią MED załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 oraz podczęścią F załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 2015/340.

§ 10. 1. Wzór orzeczenia lekarskiego wydawanego:

- 1) pilotom samolotowym,
- 2) pilotom samolotowym zawodowym,
- 3) pilotom samolotowym liniowym,
- 4) pilotom samolotowym w załodze wieloosobowej,
- 5) pilotom śmigłowcowym,
- 6) pilotom śmigłowcowym zawodowym,
- 7) pilotom śmigłowcowym liniowym,
- 8) pilotom sterowcowym,
- 9) pilotom sterowcowym zawodowym,
- 10) pilotom pionowzlotu,
- 11) pilotom pionowzlotu zawodowym,
- 12) pilotom balonowym,
- 13) pilotom szybowcowym,
- 14) pilotom samolotowym rekreacyjnym,
- 15) pilotom śmigłowcowym rekreacyjnym,
- 16) pilotom szybowcowym rekreacyjnym,
- 17) pilotom balonowym rekreacyjnym

– określa ARA.MED.130 w podczęści MED załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

2. Wzór orzeczenia lekarskiego wydawanego:

- 1) pilotom lotni,
- 2) pilotom paralotni,
- 3) pilotom motolotni,
- 4) pilotom statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg,
- 5) pilotom wiatrakowcowym,
- 6) pilotom wiatrakowcowym zawodowym,
- 7) pilotom wiatrakowcowym o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg,

- 8) operatorom bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe,
- 9) skoczkom spadochronowym,
- 10) informatorom służby informacji powietrznej,
- 11) informatorom lotniskowej służby informacji powietrznej,
- 12) nawigatorom lotniczym,
- 13) mechanikom pokładowym,
- 14) dyspozytorom lotniczym

– określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Wzór raportu medycznego wydawanego członkom personelu pokładowego określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

4. Wzór orzeczenia lekarskiego wydawanego kontrolerom ruchu lotniczego oraz praktykantom-kontrolerom ruchu lotniczego określa ATCO.AR.F.005 w podczęści F sekcja 2 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 2015/340.

§ 11. 1. Podmiot uprawniony prowadzi ewidencję wydanych orzeczeń lekarskich, która zawiera:

- 1) imię i nazwisko osoby badanej;
- 2) datę wydania i numer orzeczenia lekarskiego;
- 3) informację o stwierdzeniu u osoby badanej istnienia lub braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego.

2. W sprawach dotyczących sposobu postępowania z dokumentacją medyczną badań nieuregulowanych w rozporządzeniu stosuje się przepisy rozdziału 7 ustawy z dnia 6 listopada 2008 r. o prawach pacjenta i Rzeczniku Praw Pacjenta (Dz. U. z 2017 r. poz. 1318 i 1524 oraz z 2018 r. poz. 1115).

§ 12. 1. Badania oceniające spełnienie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej na świadectwo kwalifikacji określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 95 ust. 5 ustawy przeprowadza się co:

- 1) 60 miesięcy – do ukończenia 40. roku życia,
- 2) 24 miesiące – po ukończeniu 40. roku życia

– chyba że w orzeczeniu lekarskim wyznaczono krótszy termin.

2. Jeżeli osoba spełniająca wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej na świadectwo kwalifikacji nie podda się okresowym badaniom lekarskim w okresie dwukrotnie dłuższym niż wynika to z częstotliwości wykonywania tych badań dla danego wieku, to podlega ona badaniom wstępnym.

§ 13. 1. Badania oceniające spełnienie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 2 ustawy przeprowadza się w terminach określonych w podczęści A sekcja 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 oraz w podczęści A sekcja 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 2015/340, chyba że w orzeczeniu lekarskim wyznaczono krótszy termin.

2. Badania oceniające spełnienie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej dla członków personelu pokładowego przeprowadza się w terminach określonych w podczęści A sekcja 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 dla klasy 2.

§ 14. 1. W ramach nadzoru, o którym mowa w art. 107 ust. 1 pkt 2 ustawy, nad podmiotem uprawnionym Naczelny Lekarz kontroluje podmiot uprawniony w zakresie:

- 1) przeprowadzania badań;
- 2) wydawania orzeczeń lekarskich;
- 3) prowadzenia dokumentacji medycznej.

2. W ramach kontroli, o której mowa w ust. 1, Naczelny Lekarz dokonuje bieżącej oceny przeprowadzania badań, wydawania orzeczeń lekarskich oraz prowadzenia dokumentacji medycznej, a w przypadku stwierdzenia uchybień sporządza protokół z zaleceniami w dwóch egzemplarzach, z których jeden jest przeznaczony dla kontrolowanego podmiotu uprawnionego, a drugi – do włączenia do akt kontroli.

3. Protokół, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

- 1) nazwę podmiotu uprawnionego i jego adres;
- 2) imię i nazwisko osoby reprezentującej podmiot uprawniony lub nazwę organu reprezentującego ten podmiot;
- 3) datę rozpoczęcia i zakończenia czynności kontrolnych, z określeniem przerw w kontroli;
- 4) określenie przedmiotu i zakresu kontroli;

- 5) opis stanu faktycznego stwierdzonego w toku kontroli oraz inne informacje mające istotne znaczenie dla oceny poprawności przeprowadzania badań, wydawania orzeczeń lekarskich oraz prowadzenia dokumentacji medycznej;
- 6) wyszczególnienie załączników dołączonych do protokołu;
- 7) określenie dokonanych w protokole poprawek, skreśleń i uzupełnień;
- 8) parafy Naczelnego Lekarza i osoby lub organu reprezentującego podmiot uprawniony na każdej stronie protokołu;
- 9) wzmiankę o doręczeniu egzemplarza protokołu podmiotowi uprawnionemu albo osobie reprezentującej ten podmiot;
- 10) wzmiankę o wniesieniu lub niewniesieniu zastrzeżeń i uwag do protokołu;
- 11) datę i miejsce podpisania protokołu przez Naczelnego Lekarza oraz przez osobę lub organ reprezentujący podmiot uprawniony.

4. Protokół podpisują Naczelnny Lekarz i osoba lub organ reprezentujący podmiot uprawniony, który może wnieść do protokołu umotywowane zastrzeżenia i uwagi.

5. W razie odmowy podpisania protokołu przez podmiot uprawniony Naczelnny Lekarz czyni o tym wzmiankę w protokole, a odmawiający podpisu może, w terminie 7 dni, przedstawić swoje stanowisko na piśmie Naczelnemu Lekarzowi.

§ 15. W sprawach nieuregulowanych w rozporządzeniu dotyczących przeprowadzania badań i wydawania orzeczeń lekarskich:

- 1) nawigatorom lotniczym,
 - 2) mechanikom pokładowym,
 - 3) dyspozytorom lotniczym
- stosuje się pkt 6.1, 6.2 i 6.4 rozdziału 6 Załącznika 1.

§ 16. 1. Orzeczenia lekarskie wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia:

- 1) pilotom samolotowym,
- 2) pilotom samolotowym zawodowym,
- 3) pilotom samolotowym liniowym,
- 4) pilotom samolotowym w załodze wieloosobowej,
- 5) pilotom śmigłowcowym,
- 6) pilotom śmigłowcowym zawodowym,
- 7) pilotom śmigłowcowym liniowym,
- 8) pilotom sterowcowym,
- 9) pilotom sterowcowym zawodowym,
- 10) pilotom pionowzłotu,
- 11) pilotom pionowzłotu zawodowym,
- 12) pilotom balonowym,
- 13) pilotom szybowcowym,
- 14) pilotom samolotowym rekreacyjnym,
- 15) pilotom śmigłowcowym rekreacyjnym,
- 16) pilotom szybowcowym rekreacyjnym,
- 17) pilotom balonowym rekreacyjnym

– zgodnie z wymaganiami 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.), uznaje się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. Orzeczenia lekarskie, o których mowa w ust. 1, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 17. Orzeczenia lekarskie wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia:

- 1) pilotom lotni,
- 2) pilotom paralotni,
- 3) pilotom motolotni,
- 4) pilotom statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg,
- 5) pilotom wiatrakowcowym,
- 6) pilotom wiatrakowcowym zawodowym,
- 7) operatorom bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe,
- 8) skoczkom spadochronowym,

- 9) informatorom służby informacji powietrznej,
 - 10) informatorom lotniskowej służby informacji powietrznej,
 - 11) nawigatorom lotniczym,
 - 12) mechanikom pokładowym,
 - 13) dyspozytorom lotniczym
- zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 18. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

MINISTER ZDROWIA

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 27 maja 2013 r. w sprawie badań lotniczo-lekarskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 129), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

ORZECZENIE LOTNICZO-LEKARSKIE

Orzeczenie lotniczo-lekarskie jest zgodne z następującymi specyfikacjami:

Treść:

- (I) państwo, w którym złożono wniosek o wydanie licencji albo świadectwa kwalifikacji, albo państwo ich wydania;
- (II) klasa zdrowia albo wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej na świadectwo kwalifikacji;
- (III) numer orzeczenia lotniczo-lekarskiego rozpoczynający się od określenia kraju, w którym złożono wniosek o wydanie licencji pilota lub w którym ją wydano, za pomocą kodu kraju określonego przez Organizację Narodów Zjednoczonych, po którym następuje kod składający się z cyfr arabskich lub liter alfabetu łacińskiego;
- (IV) nazwisko i imię osoby badanej;
- (V) obywatelstwo osoby badanej;
- (VI) data urodzenia osoby badanej;
- (VII) podpis osoby badanej;
- (VIII) ograniczenie/a;
- (IX) data wygaśnięcia orzeczenia lotniczo-lekarskiego;
- (X) data badania lotniczo-lekarskiego;
- (XI) data wydania i podpis lekarza, który wydał orzeczenie lotniczo-lekarskie;
- (XII) odcisk pieczęci lub stempla.

Uwagi:

Materiał: wykorzystany papier lub inny materiał uniemożliwia wprowadzanie jakichkolwiek zmian lub wymazywanie lub pozwala na łatwe rozpoznanie wprowadzonych zmian.

Datę urodzenia osoby badanej oraz datę orzeczenia lotniczo-lekarskiego wpisuje się w formacie: dd/mm/rrrr.

RAPORT MEDYCZNY CZŁONKA PERSONELU POKŁADOWEGO

W raporcie medycznym określa się:

Treść:

- (I) państwo, w którym złożono wniosek o wydanie orzeczenia lekarskiego lub w którym je wydano;
- (II) numer orzeczenia lotniczo-lekarskiego rozpoczynający się od określenia kraju, w którym złożono wniosek o wydanie orzeczenia lotniczo-lekarskiego, za pomocą kodu kraju określonego przez Organizację Narodów Zjednoczonych, po którym następuje kod składający się z cyfr arabskich lub liter alfabetu łacińskiego;
- (III) nazwisko i imię osoby badanej;
- (IV) obywatelstwo osoby badanej;
- (V) data urodzenia osoby badanej;
- (VI) podpis osoby badanej;
- (VII) ograniczenie/a;
- (VIII) data wygaśnięcia orzeczenia lotniczo-lekarskiego;
- (IX) data badania lotniczo-lekarskiego;
- (X) data wydania i podpis lekarza;
- (XI) odcisk pieczęci lub stempla.

Uwagi:

Materiał: wykorzystany papier lub inny materiał uniemożliwia wprowadzanie jakichkolwiek zmian lub wymazywanie lub pozwala na łatwe rozpoznanie wprowadzonych zmian.

Datę urodzenia osoby badanej oraz datę orzeczenia lotniczo-lekarskiego wpisuje się w formacie: dd/mm/rrrr.

UZASADNIENIE

I Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Przedmiotowe rozporządzenie wprowadza się wskutek zmiany delegacji ustawowej zawartej w art. 112 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...), polegającej m.in. na wykreśleniu z ww. dotychczasowego pkt 6 regulującego maksymalne stawki opłat za badania lotniczo-lekarskie, biorąc pod uwagę zakres i rodzaj przeprowadzonych badań oraz rodzaj licencji. Powodem powyższego jest brak sprecyzowania ww. kwestii przepisami 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. U. L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.). Pozostawienie zatem pkt 6 ww. delegacji w rozporządzeniu krajowym stanowiłoby sprzeczność w stosunku do powszechnie obowiązującego prawa wspólnotowego. Powyższe pozostaje zatem w zgodności z podglądem, iż kwestie dotyczące wysokości stawek opłat za badania lotniczo-lekarskie powinien regulować wolny rynek (podaż i popyt na takie usługi), nie zaś przepisy materialno-prawne. Dodatkowo rozporządzenie uaktualnia nazewnictwo licencji oraz świadectw kwalifikacji objętych obowiązkiem badań lotniczo-lekarskich oraz uwzględnia wyłączenia z art. 105 ust. 1a i 1b ustawy – Prawo lotnicze.

II Zakres regulacji

Przedłożony projekt nie wprowadza żadnych innych merytorycznych ani strukturalnych zmian w treści aktualnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 maja 2013 r. w sprawie badań lotniczo-lekarskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 129) poza uchyleniem jego § 16.

Zgodnie z § 18 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od jego ogłoszenia – stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych.

Zgodność regulacji z prawem UE – przedmiotowe regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie badań lotniczo-lekarskich Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: art. 112 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wykonanie delegacji ustawowej określonej w art. 112 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W ocenie projektodawcy przyjęte w przedmiotowym projekcie rozwiązania pozwolą na zapewnienie prawidłowego i kompleksowego przebiegu badań lotniczo-lekarskich w celu posiadania przez członków personelu lotniczego oraz członków personelu pokładowego odpowiedniego stanu zdrowia niezbędnego do wykonywania czynności lotniczych.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Ustawodawca nie posiada informacji na temat szczegółowych uregulowań w tym zakresie w innych państwach UE – każde z państw członkowskich UE musi jednak stosować i uwzględnić w swoim prawodawstwie rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające 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.).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Projektowane rozporządzenie	Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego obowiązany będzie do stosowania przepisów niniejszego projektu po jego wejściu w życie.
Centra Medycyny Lotniczej	3 podmioty	Źródło własne ULC	CML obowiązane będzie do stosowania przepisów niniejszego projektu po jego wejściu w życie
Lekarze orzecznicy medycyny lotniczej	41 podmiotów	Źródło własne ULC	Lekarze orzecznicy obowiązani będzie do stosowania przepisów niniejszego projektu po jego wejściu w życie

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie Pracy Rady Ministrów do następujących podmiotów:

- 1) CML Centrum Medyczne LUXMED ul. 17 Stycznia 39, 02-148 Warszawa;
- 2) Konsultant Krajowy w dziedzinie medycyny lotniczej, ul. Krasińskiego 54/56, 01-755 Warszawa;
- 3) Centrum Medycyny Lotniczej Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, ul. Krasińskiego 54/56, 01-755, Warszawa;
- 4) Naczelna Izba Lekarska, ul. Sobieskiego 110, 00-764 Warszawa;
- 5) Główny Ośrodek Badań Lotniczo – Lekarskich Aeroklubu Polskiego – Wojewódzka Przychodnia Sportowo – Lekarska, ul. Sienkiewicza 108/110, 50-348 Wrocław;
- 6) Ogólnopolski Związek Zawodowy Lekarzy, ul. Gdańska 27, 85-005 Bydgoszcz;
- 7) Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Warszawie, Al. Wojska Polskiego 25, 01-515 Warszawa;
- 8) Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Łodzi, ul. Aleksandrowska 61/63, 91-205 Łódź.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie(0–10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
Niemierzalne		Brak.										

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
9. Wpływ na rynek pracy		
Brak wpływu. Czynności proceduralne.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
W momencie wejścia w życie zmiany do rozporządzenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Planowany efekt zostanie osiągnięty po wejściu w życie przepisów projektu. Brak konieczności określenia mierników.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie przepisów ruchu lotniczego

Na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. W zakresie nieuregulowanym w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającym 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), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 923/2012”, przepisy ruchu lotniczego określają normy zawarte w Załączniku 2 „Przepisy ruchu lotniczego” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾) ogłoszonym w załączniku do obwieszczenia nr 19 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 105), zwanego dalej „Załącznikiem 2”, w:

- 1) rozdziale 1 „Definicje” dotyczące pojęć:
 - a) łącze dowodzenia i sterowania,
 - b) obserwator zdalnie sterowanego statku powietrznego,
 - c) operator,
 - d) operacje w zasięgu widoczności wzrokowej,
 - e) pilot zdalnie sterowanego statku powietrznego,
 - f) rejon kontrolowany lotnisk(a),
 - g) stacja zdalnie sterowania statkiem powietrznym,
 - h) system stacji zdalnego sterowania statkiem powietrznym,
 - i) wykrywanie i zapobieganie,
 - j) zdalnie sterowany statek powietrzny;
- 2) rozdziale 3 „Przepisy ogólne” w pkt 3.1.9, 3.6.5.2, 3.6.5.2.1 i 3.6.5.2.2;
- 3) dodatku 1 „Sygnały” w pkt 5.2 w uwadze 2;
- 4) dodatku 2 „Przechwytywanie cywilnych statków powietrznych” w pkt 1.2 i 1.3;
- 5) dodatku 4 „Systemy zdalnie pilotowanego statku powietrznego”;
- 6) załączniku A „Przechwytywanie cywilnych statków powietrznych”, z wyłączeniem tabeli A-1;
- 7) załączniku B „Bezprawna ingerencja”.

2. Kompetencje i obowiązki „właściwej władzy ATS”, o której mowa w dodatku 4 pkt 1.3 i załączniku A pkt 7.1 lit. b Załącznika 2, wykonuje instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, wyznaczona do zapewniania służb informacji powietrznej w rejonie informacji powietrznej Warszawa (FIR Warszawa), zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 128 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Zmiany wymienionej konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. 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.

§ 2. W celu uzyskania zwolnienia dla operacji specjalnych, o którym mowa w art. 4 rozporządzeniem nr 923/2012, zainteresowany podmiot złoży do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wniosek, w którym określi:

- 1) zakres zwolnienia z przestrzegania szczegółowych wymogów rozporządzenia nr 923/2012;
- 2) ocenę i sposoby ograniczania ryzyka w zakresie wnioskowanego zwolnienia lub zezwolenia.

§ 3. Loty grupowe, o których mowa w pkt SERA.3135 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012, wykonuje się zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt SERA.3135 lit. a-d załącznika do tego rozporządzenia.

§ 4. 1. Plan lotu, o którym mowa w pkt SERA.4001 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012, zawiera informacje określone w pkt SERA.4005 lit. a pkt 1-14 załącznika do tego rozporządzenia.

2. W przypadku lotu stanowiącego przewóz lotniczy, podczas którego następuje wlot na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i przekroczenie granicy państwowej niestanowiącej granicy wewnętrznej w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiającego wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz. Urz. UE L 105 z 13.04.2006, str. 1, z późn. zm.), plan lotu oprócz informacji określonych w pkt SERA.4005 lit. a pkt 1-14 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012 powinien zawierać również informacje dotyczące przewozu ładunku i poczty w rozumieniu 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 (Dz. Urz. UE L 97 z 09.04.2008, str. 72, z późn. zm.) oraz identyfikator alfanumeryczny nadany dla przewoźnika ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzącego przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii (ACC3), jeżeli jest wymagany na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 55 z 05.03.2010, str. 1, z późn. zm.).

3. Plan lotu nie jest wymagany dla lotów wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR - Visual Flight Rules) w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej, podczas którego następuje wlot na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i przekroczenie granicy państwowej stanowiącej granicę wewnętrzną w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiającego wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen).

§ 5. Loty w dzień, w klasie przestrzeni powietrznej G, o której mowa w pkt SERA.6001 lit. a pkt 7 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012, na i poniżej wysokości 900 m (3000 ft) nad poziomem morza albo 300 m (1000 ft) nad poziomem terenu - w zależności od tego, która z tych wartości jest większa, przy widzialności w locie nie mniejszej niż 1500 m, a w przypadku lotów wykonywanych śmigłowcami przy widzialności w locie nie mniejszej niż 1500 m, ale nie mniejszej niż 800 m, wykonuje się zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt SERA.5001 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012.

§ 6. Loty z widocznością (VFR - Visual Flight Rules) mogą być wykonywane w nocy zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt SERA.5005 lit. c załącznika do rozporządzenia nr 923/2012.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 stycznia 2015 r. w sprawie w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. poz.), które na podstawie art. ustawy z dnia o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

UZASADNIENIE

Cel wydania rozporządzenia

Projektowane rozporządzenie będzie stanowić wykonanie upoważnienia określonego w art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...).

W związku z planowanymi zmianami w zakresie brzmienia przepisu upoważniającego do wydania aktu wykonawczego określonego w art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze, ponownego wydania wymaga rozporządzenie wydane na jego podstawie.

Zakres regulacji

Zmiany w stosunku do dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 22 stycznia 2015 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. poz. 141), dotyczą realizacji przepisu upoważniającego rozszerzonego o kwestie dotyczące realizacji dodanego obowiązku określenia w akcie wykonawczym zakresu wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym mowa w art. 21 ust. 2d (dotyczy zwolnień z art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającym 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)). Rozwiązanie takie pozwoli na wskazanie jakie informacje powinien zawierać wniosek o udzielenie przedmiotowego zwolnienia, a tym samym ujednolicienie procedury realizacji art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 923/2012/UE.

Zgodność regulacji z prawem UE – projektowane regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów ruchu lotniczego Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mib.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W związku z planowanymi zmianami w zakresie brzmienia przepisu upoważniającego do wydania aktu wykonawczego określonego w art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze, ponownego wydania wymaga rozporządzenie wydane na jego podstawie.

Zmiana w stosunku do obowiązującego rozporządzenia dotyczy upoważniającego rozszerzonego o kwestie dotyczące realizacji dodanego obowiązku określenia w akcie wykonawczym zakresu wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym mowa w art. 21 ust. 2d ustawy – Prawo lotnicze (dotyczy zwolnień z art. 4 ust. 1 rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającym 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)). Rozwiązanie takie pozwoli na wskazanie, jakie informacje powinien zawierać wniosek o udzielenie przedmiotowego zwolnienia, a tym samym ujednolicenie procedury realizacji art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 923/2012/UE.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wydanie nowego rozporządzenia uwarunkowane jest brzmieniem § 32 ust. 2 załącznika do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „zasad techniki prawodawczej”, który stanowi, że jeżeli zmienia się treść przepisu upoważniającego do wydania aktu wykonawczego w ten sposób, że zmienia się rodzaj aktu wykonawczego, zakres spraw przekazanych do uregulowania aktem wykonawczym lub wytyczne dotyczące treści tego aktu, przyjmuje się, że akt wykonawczy wydany na podstawie tego przepisu upoważniającego traci moc obowiązującą z dniem wejścia w życie przepisu zmieniającego treść przepisu upoważniającego. Z tego też względu wydanie nowego rozporządzenia jest konieczne.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Rozporządzenie nr 923/2012/UE obowiązuje bezpośrednio w państwach członkowskich UE. Zgodnie z jego art. 11 ust. 1 stosuje się je od dnia 4 grudnia 2012 r.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem												
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem												
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Przedmiotowy projekt rozporządzenia nie wiąże się z koniecznością ponoszenia wydatków pokrywanych z budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Nie przewiduje się także żadnych dodatkowych dochodów.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Z uwagi na zakres zmian w stosunku do przepisów aktualnych brak wpływu na sektor finansów publicznych (sytuacja nie ulegnie zmianie).

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Z uwagi na zakres zmian w stosunku do przepisów aktualnych brak wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość (sytuacja nie ulegnie zmianie).

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
9. Wpływ na rynek pracy		
Brak wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☒ inne: administracja państwowa	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Działanie Prezesa ULC, jako właściwego organu w rozumieniu art. 2 pkt 55 rozporządzenia SERA.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Przepisy wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie zmian w systemach funkcjonalnych mających wpływ na bezpieczeństwo

Na podstawie art. 128b ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki i tryb zatwierdzania procedur niezbędnych do wprowadzenia zmian,
 - 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
- w systemach funkcjonalnych wykorzystywanych w ramach zarządzania ruchem lotniczym lub zapewniania służb żeglugi powietrznej.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) podmiot obowiązany – instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego, służby meteorologiczne, służby informacji lotniczej lub służby łączności, nawigacji i dozoru, a także podmiot zapewniający zarządzanie przepływem ruchu lotniczego lub zarządzanie przestrzenią powietrzną, o którym mowa w art. 128b ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) procedura – procedurę, o której mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego 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 zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 15);
- 3) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 4) rozporządzenie nr 1034/2011 – rozporządzenie wykonawcze 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 zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010;
- 5) rozporządzenie nr 1035/2011 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 23);
- 6) zmiana – mającą wpływ na bezpieczeństwo planowaną zmianę w systemie funkcjonalnym wykorzystywanym w ramach zarządzania ruchem lotniczym lub zapewniania służb żeglugi powietrznej, o którym mowa w rozporządzeniu nr 1034/2011.

§ 3. 1. Podmiot obowiązany składa do Prezesa Urzędu wnioski o zatwierdzenie procedury.

2. Wniosek zawiera:

- 1) nazwę i adres podmiotu obowiązanego;
 - 2) uzasadnienie wprowadzanej procedury.
- 3.** Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, podmiot obowiązany dołącza projekt procedury.
- 4.** Prezes Urzędu zatwierdza projekt procedury, jeżeli są spełnione wymagania:
- 1) określone w rozporządzeniu nr 1035/2011 – w przypadku instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego lub służby łączności, nawigacji i dozoru;
 - 2) dotyczące zarządzania bezpieczeństwem, określone w ust. 3.1 załącznika I do rozporządzenia nr 1035/2011 – w przypadku instytucji zapewniającej służby informacji lotniczej, służby

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

meteorologiczne lub podmiotu zapewniającego zarządzanie przestrzenią powietrzną;

- 3) dotyczące oceny i ograniczania ryzyka, określone w ust. 3.2 załącznika II do rozporządzenia nr 1035/2011 – w przypadku podmiotu zapewniającego zarządzanie przepływem ruchu lotniczego.

§ 4. 1. Podmiot obowiązany przekazuje Prezesowi Urzędu informację na temat zmiany na piśmie lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej przez elektroniczną skrzynkę podawczą organu administracji publicznej, o której mowa w ustawie z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 570 oraz z 2018 r. poz. 1000).

2. Informacja na temat zmiany zawiera następujące elementy:

- 1) opis celu planowanej zmiany i jej charakteru;
- 2) zakres modyfikacji istniejących systemów funkcjonalnych, jeżeli są wprowadzane zmianą;
- 3) opis nowych standardów lotniczych, jeżeli są wprowadzane zmianą;
- 4) opis wpływu zmiany na bezpieczeństwo zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej;
- 5) opis systemu funkcjonalnego, którego dotyczy zmiana;
- 6) opis koncepcji operacyjnej systemu funkcjonalnego, którego dotyczy zmiana;
- 7) opis środowiska operacyjnego, w jakim ma działać system funkcjonalny, którego dotyczy zmiana;
- 8) wyniki analizy zagrożeń funkcjonalnych dla zmiany;
- 9) wyniki wstępnej systemowej analizy bezpieczeństwa dla zmiany – jeżeli dotyczy;
- 10) opis wpływu zmiany na osiągnięcie celów przyjętych w krajowym planie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej;
- 11) planowany termin wprowadzenia w życie zmiany.

3. Jeżeli Prezes Urzędu uzna informację na temat zmiany za niekompletną, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia jej otrzymania zwraca się do podmiotu obowiązującego o jej uzupełnienie, określając zakres wymaganych danych i termin ich przekazania.

§ 5. 1. Prezes Urzędu po otrzymaniu kompletnej informacji na temat zmiany dokonuje oceny, czy zmiana ta wymaga przeprowadzenia kontroli na podstawie art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 1034/2011.

2. Prezes Urzędu:

- 1) przeprowadza kontrolę w przypadkach, o których mowa w art. 10 ust. 1 lit. a i b rozporządzenia nr 1034/2011, albo
- 2) w przypadku, o którym mowa w art. 10 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia nr 1034/2011, powiadamia podmiot obowiązany o kontroli, nie później niż na 30 dni przed planowanym terminem wprowadzenia w życie zmiany, określając zakres, termin i formę kontroli.

3. Wszczęcie kontroli na podstawie art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 1034/2011 zawiesza wprowadzenie w życie zmiany.

4. Nieotrzymanie przez podmiot obowiązany powiadomienia, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, uważa się za zatwierdzenie zmiany.

5. Jeżeli kontrola wykaże, że przyjęte środki ograniczania ryzyka, wymogi organizacyjne, operacyjne, proceduralne, funkcjonalne, eksploatacyjne, interoperacyjne oraz cechy środowiskowe podmiotu obowiązującego zapewniają bezpieczeństwo w zarządzaniu ruchem lotniczym lub służbach żeglugi powietrznej, oraz gdy cel, zakres i charakter zmiany określone w informacji na temat zmiany, o której mowa w § 4 ust. 1, są zgodne ze stanem faktycznym i prawnym, Prezes Urzędu zatwierdza wprowadzenie w życie zmiany.

§ 6. 1. W przypadku wprowadzania nieplanowanych zmian, niezbędnych ze względów operacyjnych lub bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, informacje na temat tych zmian są przekazywane Prezesowi Urzędu niezwłocznie, zawierając w szczególności potwierdzenie spełnienia wymogów bezpieczeństwa, jakie zostały dla danej zmiany określone.

2. Przepisy § 4 ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio, przy czym dla zmian, które już zostały wprowadzone, podaje się termin faktycznego wprowadzenia w życie zmiany.

3. Zmiany, o których mowa w ust. 1, w zależności od stopnia ryzyka, mogą podlegać następnie kontroli w ramach nadzoru bieżącego.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 marca 2013 r. w sprawie zmian w systemach funkcjonalnych mających wpływ na bezpieczeństwo (Dz. U. poz. 431), które na podstawie art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

UZASADNIENIE

I Cel wydania rozporządzenia

Projektowane rozporządzenie będzie stanowić wykonanie upoważnienia określonego w art. 128b ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...).

W związku z planowanymi zmianami w zakresie brzmienia przepisu upoważniającego do wydania aktu wykonawczego określonego w art. 128b ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, ponownego wydania wymaga rozporządzenie wydane na jego podstawie.

II Zakres regulacji

Kierując się chronologią zdarzeń związanych z wprowadzeniem w życie zmian w systemach funkcjonalnych wykorzystywanych w ramach zarządzania ruchem lotniczym lub zapewniania służb żeglugi powietrznej w § 3 określono warunki niezbędne do tego, by Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zatwierdził, w drodze decyzji administracyjnej, o której mowa w art. 128b ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, procedury niezbędne dla wprowadzenia zmian. Określono, że procedura taka stanowi załącznik do wniosku, w którym zainteresowany podmiot podaje swoje dane kontaktowe.

Zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego 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 zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 15) do procedur wprowadzania zmian w systemach funkcjonalnych instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego oraz instytucji zapewniających służby łączności, nawigacji lub dozoru stosuje się wymagania określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 23).

Jednak wymogi zawarte w rozporządzeniu nr 1035/2011 mają charakter uniwersalny i odnoszą się do systemów zarządzania ruchem lotniczym. Z tego względu przepis art. 128b ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze przesądził, że kontrola zmian w systemach funkcjonalnych obejmuje instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, zarządzających przepływem ruchu lotniczego i zarządzających przestrzenią powietrzną.

Zgodnie z art. 13 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) istnieje obowiązek przeprowadzenia oceny bezpieczeństwa, w tym identyfikacji zagrożeń, oceny ryzyka i jego ograniczania, przed wprowadzeniem istotnych zmian w systemie funkcjonalnym i procedurach dotyczących zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ATFM), z uwzględnieniem procesu zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do pełnego cyklu życia systemu zarządzania ruchem lotniczym. To powoduje, że procedury wprowadzenia zmian opracowane przez podmioty zapewniające zarządzanie przepływem ruchu lotniczego muszą spełniać wymagania bezpieczeństwa dotyczące oceny i ograniczania ryzyka w odniesieniu do zmian w systemach funkcjonalnych zawarte w pkt 3.2 załącznika II do rozporządzenia nr 1035/2011. Na podstawie art. 7 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 342 z 24.12.2005, str. 20) w ramach procesu zarządzania bezpieczeństwem przeprowadzana jest ocena bezpieczeństwa obejmująca identyfikację zagrożeń, ocenę i ograniczanie ryzyka, przed wprowadzeniem jakiegokolwiek zmiany w elastycznym użytkowaniu przestrzeni powietrznej. Ocena ta zgodnie z załącznikiem do ww. rozporządzenia obejmuje funkcjonowanie porozumień, procedur i systemów wsparcia ustanowionych na potrzeby zarządzania przestrzenią powietrzną. Jest też przeprowadzana w odniesieniu do bezpieczeństwa, przepustowości przestrzeni powietrznej, efektywności oraz elastyczności operacji lotniczych wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. W związku z tym w projektowanym § 3 ust. 4 przesądzono, że podmioty zarządzające przestrzenią powietrzną, służby meteorologiczne i służby informacji lotniczej opracowują

procedury wprowadzania zmian w systemach funkcjonalnych zgodnie z wymogami zawartymi w pkt 3.1 załącznika I do rozporządzenia nr 1035/2011. Spełnienie wymogów określonych w ww. rozporządzeniu podlega ocenie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W § 4 uregulowano szczegółowe warunki i tryb przekazywania informacji na temat planowanych zmian w systemach funkcjonalnych, o których mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzenia nr 1034/2011. Określono, że taka informacja winna być przekazywana w formie pisemnej lub elektronicznej oraz powinna obejmować elementy pozwalające Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego na ocenę planowanej zmiany. Ustalono, że w przypadku uznania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego informacji za niekompletną może on, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia jej otrzymania, zwrócić się o jej uzupełnienie, określając zakres wymaganych danych i termin ich przekazania.

W § 5 uregulowano kwestie dotyczące procesu wszczynania kontroli planowanych zmian. Po otrzymaniu, zgodnie z § 4, kompletnej informacji o planowanej zmianie Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przeprowadza jej ocenę pod kątem konieczności wszczęcia procesu kontroli dla proponowanej zmiany. Taka ocena jest konieczna, gdyż podmiot może wdrażać zmiany, o których poinformował, zgodnie z art. 9 ust. 3 rozporządzenia 1034/2011, zaś na mocy art. 10 tego rozporządzenia Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zadecydować o przeprowadzeniu kontroli potwierdzeń bezpieczeństwa w zakresie zmian, o których został poinformowany, w przypadku gdy zachodzą okoliczności określone w § 10 ust. 1 lit. a i b.

Zgodnie z regulacją zawartą w art. 10 ust. 1 lit. a i b rozporządzenia nr 1034/2011, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wszczyna kontrolę potwierdzeń bezpieczeństwa, gdy wdrożenie planowanych zmian wymaga wprowadzenia nowych standardów lotniczych lub w wyniku oceny stopnia dotkliwości, przeprowadzonej zgodnie z pkt 3.2.4 załącznika II do rozporządzenia nr 1035/2011, stwierdzony zostanie stopień dotkliwości 1 lub 2 dla ewentualnych następstw stwierdzonych zagrożeń.

Ustalono, że w sytuacji gdy po otrzymaniu informacji na temat planowanej zmiany Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego uzna, iż wymaga ona kontroli zgodnie z art. 10 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia nr 1034/2011, powiadamia on podmiot planujący zmianę w systemie funkcjonalnym o wszczęciu procedury kontroli proponowanych zmian, określając zakres, termin i formę kontroli. Przesądzono, że takie powiadomienie może nastąpić nie później niż na 30 dni przed planowanym terminem wprowadzenia rozpatrywanej zmiany w życie. Ustalono, że brak takiego powiadomienia uznawany jest za zatwierdzenie zmiany.

Dodatkowo ustalono, że wszczęcie procedury kontroli zawiesza wprowadzenie w życie planowanej zmiany w systemach funkcjonalnych do czasu wydania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego decyzji o zatwierdzeniu wprowadzenia w życie zmiany, o której mowa w art. 128b ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Tym samym wprowadzenie zmiany w życie może nastąpić dopiero po uzyskaniu decyzji o zatwierdzeniu wprowadzenia w życie zmiany, o której mowa w art. 128b ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Zgodność regulacji z prawem UE – projektowane regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zmian w systemach funkcjonalnych mających wpływ na bezpieczeństwo	Data sporządzenia 23.07.2018 r.
Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury	Źródło: Art. 128b ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.)
Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury	Nr w wykazie prac legislacyjnych MI
Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie nowego rozporządzenia podyktowane jest zmianą brzmienia przepisu upoważniającego zawartego w art. 128b ust. 4 ustawy. Zmiana przepisu upoważniającego polega na korekcie odesłania zawartego w art. 128b ust. 4 pkt 2 i 3 z dotychczasowego – do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1315/2007 z dnia 8 listopada 2007 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005, na nowe – do rozporządzenia wykonawczego 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 zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010, które uchyliło rozporządzenie nr 1315/2007. Z uwagi na okoliczność, że przepis art. 9 rozporządzenia nr 1034/2011 odpowiada treści art. 8 rozporządzenia nr 1315/2007 a przepis art. 10 ust. 3 rozporządzenia nr 1034/2011 odpowiada treści art. 9 ust. rozporządzenia nr 1315/2007 nowe rozporządzenie wykonawcze pozostanie w swej treści adekwatne do aktualnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 marca 2013 r. w sprawie zmian w systemach funkcjonalnych mających wpływ na bezpieczeństwo (Dz. U. poz. 431).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wydanie nowego rozporządzenia uwarunkowane jest brzmieniem § 32 ust. 2 załącznika do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”, który stanowi, że jeżeli zmienia się treść przepisu upoważniającego do wydania aktu wykonawczego w ten sposób, że zmienia się rodzaj aktu wykonawczego, zakres spraw przekazanych do uregulowania aktem wykonawczym lub wytyczne dotyczące treści tego aktu, przyjmuje się, że akt wykonawczy wydany na podstawie tego przepisu upoważniającego traci moc obowiązującą z dniem wejścia w życie przepisu zmieniającego treść przepisu upoważniającego. Z tego też względu wydanie nowego rozporządzenia jest konieczne.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej (ANSP) w polskiej przestrzeni powietrznej	5	Urząd Lotnictwa Cywilnego	
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Ustawa z dnia 3 lipa 2002 r. – Prawo lotnicze	

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

[illegible]

budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Z uwagi na brak zmian w stosunku do przepisów aktualnych brak wpływu na sektor finansów publicznych (sytuacja nie ulegnie zmianie).											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie(0–10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
W ujęciu niepieniężnym (w tys. ton)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Z uwagi na brak zmian w stosunku do przepisów aktualnych brak wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość (sytuacja nie ulegnie zmianie).											
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu													
☐ nie dotyczy													
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE(szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). ☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy													

☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Brak wpływu		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Przepisy wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie opłat nawigacyjnych

Na podstawie art. 130g ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) strefy pobierania opłat trasowych;
- 2) kryteria ustalania stref pobierania opłat terminalowych;
- 3) sposób konsultacji stref pobierania opłat terminalowych;
- 4) sposób konsultacji stawek opłat terminalowych oraz szczegółowy zakres informacji dołączanych do wniosku o zatwierdzenie stawek opłat terminalowych;
- 5) procedurę przekazywania i zakres informacji niezbędnych do zatwierdzenia stawek opłat nawigacyjnych;
- 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.

§ 2. Ilekczo w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) instytucji – rozumie się przez to instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej wyznaczoną zgodnie z przepisami ustawy;
- 4) rozporządzeniu nr 390/2013 – rozumie się przez to rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013, str. 1);
- 5) rozporządzeniu nr 391/2013 – rozumie się przez to rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013, str. 31);
- 6) ustalonych kosztach – rozumie się przez to koszty określone w art. 15 ust. 2 lit. a i b rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 31, z późn. zm.);
- 7) planowanych kosztach terminalowych – rozumie się przez to planowane na dany rok kalendarzowy koszty związane z zapewnianiem terminalowych służb żeglugi powietrznej, w tym koszty realizowania przez Prezesa Urzędu zadań państwowej władzy nadzorującej związanych z nadzorem nad zapewnianiem tych służb, dla strefy pobierania opłat terminalowych nieobjętej przepisami prawa Unii Europejskiej z zakresu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;
- 8) zrealizowanych kosztach terminalowych – rozumie się przez to wykonane w danym roku kalendarzowym koszty związane z zapewnianiem terminalowych służb żeglugi powietrznej, w tym koszty realizowania przez Prezesa Urzędu zadań państwowej władzy nadzorującej związanych z zapewnianiem tych służb, dla strefy pobierania opłat terminalowych nieobjętej przepisami prawa Unii Europejskiej z zakresu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Koszty te ustalane są na podstawie ostatecznych sprawozdań finansowych instytucji, poddanych badaniu biegłego rewidenta;
- 9) okresie odniesienia – rozumie się przez to okres odniesienia dla systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 390/2013;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

- 10) planie skuteczności działania – rozumie się przez to plan skuteczności działania, o którym mowa w rozporządzeniu nr 390/2013, opracowany na poziomie krajowym albo na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej;
- 11) funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej – rozumie się przez to funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, o którym mowa w art. 2 pkt 25 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 23, z późn. zm.), ustanowiony z udziałem Rzeczypospolitej Polskiej;
- 12) opłacie trasowej – rozumie się przez to opłatę, o której mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia nr 391/2013;
- 13) opłacie terminalowej objętej przepisami prawa Unii Europejskiej – rozumie się przez to opłatę, o której mowa w art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 391/2013 pobieraną w związku z bieżącym zapewnianiem terminalowych służb żeglugi powietrznej od dnia, w którym na danym lotnisku rozpoczyna się prowadzenie bieżącej działalności w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej, w oparciu o posiadany certyfikat wraz ze specyfikacją operacyjną, potwierdzający prawo do zapewniania służb żeglugi powietrznej na tym lotnisku oraz w oparciu o wyznaczenie do zapewniania tych służb – w przypadku, gdy jest ono wymagane odrębnymi przepisami;
- 14) opłacie terminalowej nieobjętej przepisami prawa Unii Europejskiej – rozumie się przez to opłatę, ustaloną na podstawie planowanych kosztów terminalowych ponoszonych przez instytucje, związanych z zapewnianiem terminalowych służb żeglugi powietrznej od dnia, w którym na danym lotnisku rozpoczyna się prowadzenie bieżącej działalności w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej, w oparciu o posiadany certyfikat wraz ze specyfikacją operacyjną, potwierdzający prawo do zapewniania służb żeglugi powietrznej na tym lotnisku oraz w oparciu o wyznaczenie do zapewniania tych służb – w przypadku, gdy jest ono wymagane odrębnymi przepisami, z uwzględnieniem kosztów realizowania przez Prezesa Urzędu zadań państwowej władzy nadzorującej związanych z zapewnianiem tych służb.

§ 3. 1. Strefę pobierania opłat trasowych stanowi FIR Warszawa, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 5 pkt 1 ustawy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Jeżeli na podstawie wiążącej Rzeczypospolitą Polską umowy międzynarodowej dotyczącej utworzenia funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej ustalono inną, niż określona w ust. 1, strefę pobierania opłat trasowych, opłaty trasowe ustala się dla przestrzeni powietrznej stanowiącej tę strefę.

§ 4. 1. Strefy pobierania opłat terminalowych, o których mowa w art. 130c ust. 1 ustawy, są ustalane zgodnie z przepisami określonymi w rozporządzeniu nr 391/2013, z uwzględnieniem przepisów niniejszego rozporządzenia.

2. W ramach wspólnej strefy pobierania opłat terminalowych mogą zostać uwzględnione lotniska:

- 1) posiadające służby terminalowe zapewniane przez tę samą instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego;
- 2) charakteryzujące się zbliżonym zakresem i standardem zapewnianych służb żeglugi powietrznej;
- 3) objęte planem skuteczności działania;
- 4) należące do tej samej kategorii lotnisk, zgodnie z kategoriami określonymi w art. 54 ust. 4 ustawy.

§ 5. 1. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego rozpoczyna prowadzenie konsultacji w sprawie stref pobierania opłat terminalowych, o których mowa w art. 130c ust. 1 ustawy, nie później niż na miesiąc przed terminem złożenia wniosku, o którym mowa w art. 130c ust. 2 ustawy.

2. W ramach konsultacji, o których mowa w ust. 1, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przekazuje przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej w szczególności następujące informacje:

- 1) wykaz lotnisk objętych planowaną strefą,
- 2) okres obowiązywania strefy,
- 3) wstępne podstawy kosztowe opłat terminalowych, prognozę ruchu terminalowego dla konsultowanej strefy oraz wstępną wysokość stawki opłaty terminalowej,
- 4) uzasadnienie dotyczące spełnienia kryteriów ustanawiania stref pobierania opłat terminalowych, określonych w przepisach rozporządzenia nr 391/2013 oraz w § 4 ust. 2

– a także wyznacza przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej termin na przedstawianie opinii i uwag do propozycji.

3. Termin, o którym mowa w ust. 2, nie może być krótszy niż 3 tygodnie od dnia przekazania przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego wszystkich informacji, o których mowa w ust. 2.

4. W trakcie konsultacji, o których mowa w ust. 1, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego udziela wszelkich niezbędnych wyjaśnień i odpowiada na pytania przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej dotyczące przedmiotu prowadzonych konsultacji.

5. Na wniosek jednego lub kilku przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej, złożony nie później niż w terminie 7 dni od otrzymania informacji, o których mowa w ust. 2, w ramach konsultacji, o których mowa w ust. 1, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego organizuje spotkanie konsultacyjne.

§ 6. 1. Wniosek, o którym mowa w art. 130c ust. 2 ustawy, jest składany przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem Prezesa Urzędu, do 31 marca roku poprzedzającego pierwszy rok okresu odniesienia, na który opracowuje się plan skuteczności działania.

2. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się w szczególności lotniska objęte planowaną strefą pobierania opłat terminalowych oraz okres obowiązywania strefy.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, oprócz dokumentów i informacji określonych w art. 130c ust. 6 ustawy, dołącza się informacje, o których mowa w § 5 ust. 2 pkt. 3.

4. Prezes Urzędu weryfikuje wniosek pod względem wymogów formalnych oraz spełnienia przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego obowiązków, o których mowa w rozporządzeniu oraz w art. 130c ust. 1-8 ustawy. Prezes Urzędu przekazuje wniosek wraz z opinią do ministra właściwego do spraw transportu w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku.

5. Minister właściwy do spraw transportu zatwierdza strefę pobierania opłat terminalowych objętą wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, albo odmawia jej zatwierdzenia w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku wraz z opinią Prezesa Urzędu.

6. W przypadku odmowy zatwierdzenia strefy pobierania opłat terminalowych objętych wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ponownie przedkłada Prezesowi Urzędu wniosek o zatwierdzenie strefy pobierania opłat terminalowych, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji o odmowie zatwierdzenia strefy pobierania opłat terminalowych, chyba że od decyzji zostanie wniesione odwołanie.

7. W przypadku zmiany strefy pobierania opłat terminalowych, o której mowa w art. 130c ust. 9 ustawy, przepisy ust. 1–6 oraz § 4 i 5 stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem, że wniosek w sprawie zmiany strefy pobierania opłat terminalowych, o których mowa w ust. 1, jest składany przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem Prezesa Urzędu, co najmniej 2 miesiące przed planowaną datą zmiany strefy pobierania opłat terminalowych.

§ 7. 1. Strefy pobierania opłat terminalowych nieobjętych zakresem stosowania aktów prawnych, o których mowa w art. 130c ust. 1 ustawy, są ustalane z uwzględnieniem rodzaju zapewnianych służb żeglugi powietrznej.

2. W ramach wspólnej strefy pobierania opłat terminalowych mogą zostać uwzględnione lotniska, które:

- 1) posiadają służby terminalowe zapewniane przez tę samą instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego;
- 2) charakteryzują się zbliżonym zakresem i standardem zapewnianych służb żeglugi powietrznej;
- 3) należą do tej samej kategorii lotnisk, zgodnie z kategoriami określonymi w art. 54 ust. 4 ustawy.

§ 8. Do konsultacji w sprawie stref pobierania opłat terminalowych nieobjętych zakresem stosowania aktów prawnych, o których mowa w art. 130c ust. 1 ustawy, przepisy § 5 stosuje się odpowiednio.

§ 9. 1. Wniosek, o którym mowa w art. 130e ust. 2 ustawy, jest składany przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem Prezesa Urzędu, w terminie do końca sierpnia roku poprzedzającego rok, w którym strefa pobierania opłat terminalowych objęta wnioskiem ma zacząć obowiązywać.

2. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się w szczególności lotniska objęte planowaną strefą pobierania opłat terminalowych oraz okres obowiązywania strefy.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, oprócz dokumentów i informacji określonych w art. 130e ust. 8 ustawy, dołącza się informacje, o których mowa w § 5 ust. 2 pkt 3, oraz informacje dotyczące wysokości zrealizowanych kosztów terminalowych w roku poprzedzającym rok, w którym prowadzone są konsultacje oraz prognozy kosztów terminalowych na rok, w którym prowadzone są konsultacje – chyba że w okresie tym instytucja nie zapewniała służb na danym lotnisku.

4. Prezes Urzędu weryfikuje wniosek pod względem wymogów formalnych oraz spełnienia przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego obowiązków, o których mowa w rozporządzeniu oraz art. 130e ustawy. Prezes Urzędu przekazuje wniosek wraz z opinią do ministra właściwego do spraw transportu w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku.

5. Minister właściwy do spraw transportu zatwierdza strefę pobierania opłat terminalowych objętą wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, albo odmawia jej zatwierdzenia w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku wraz z opinią Prezesa Urzędu.

6. W przypadku odmowy zatwierdzenia strefy pobierania opłat terminalowych objętej wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ponownie przedkłada Prezesowi Urzędu wniosek o zatwierdzenie strefy pobierania opłat terminalowych, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji o odmowie zatwierdzenia strefy pobierania opłat terminalowych, chyba że od decyzji zostanie wniesione odwołanie.

7. W przypadku zmiany strefy pobierania opłat terminalowych, o której mowa w art. 130e ust. 10 ustawy, przepisy ust. 1–6 oraz § 5 i 7 stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem, że wniosek w sprawie zmiany strefy pobierania opłat terminalowych, o których mowa w ust. 1, jest składany przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem Prezesa Urzędu, w terminie 2 miesięcy przed planowaną datą zmiany strefy pobierania opłat terminalowych.

§ 10. W celu umożliwienia Prezesowi Urzędu realizacji obowiązku, o którym mowa w pkt 1 załącznika II do rozporządzenia nr 391/2013, w odniesieniu do opłat trasowych, instytucja przekazuje Prezesowi Urzędu wypełnione w zakresie swojej właściwości, dla kolejnego okresu odniesienia, tabele sprawozdawcze opłat nawigacyjnych, określone w załączniku II do rozporządzenia nr 391/2013, co najmniej 20 miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia, którego dane zawarte w tabelach dotyczą.

§ 11. 1. W celu ustalenia stawek opłat trasowych na kolejny rok kalendarzowy, instytucja przekazuje Prezesowi Urzędu:

- 1) wypełnione w zakresie swojej właściwości, dla danego roku kalendarzowego oraz poprzedzających i kolejnych lat kalendarzowych danego okresu odniesienia, tabele sprawozdawcze oraz informacje dodatkowe, o których mowa w załącznikach II, VI i VII do rozporządzenia nr 391/2013, najpóźniej do 15 maja roku poprzedzającego rok, dla którego stawki te są ustalane;
- 2) sprawozdanie finansowe za rok poprzedzający rok, w którym sprawozdanie jest składane, aktualne na dzień złożenia sprawozdania wraz z informacją, czy dane zawarte w sprawozdaniu finansowym mają charakter ostateczny.

2. Jeżeli na podstawie odrębnych przepisów ustalono, że służby łączności, nawigacji i dozoru (CNS), służby meteorologiczne (MET) oraz służba informacji lotniczej (AIS) funkcjonują w warunkach rynkowych, przepis ust. 1 stosuje się, przy czym przedstawieniu podlegają tabele sprawozdawcze oraz informacje dodatkowe, o których mowa w załączniku III do rozporządzenia nr 391/2013.

3. Instytucja, o której mowa w art. 26d ust. 1 ustawy, uwzględnia w przekazywanych tabelach sprawozdawczych koszty Urzędu Lotnictwa Cywilnego związane z nadzorem Prezesa Urzędu nad służbami żeglugi powietrznej objętymi opłatami trasowymi.

4. Prezes Urzędu może żądać przedstawienia przez instytucję dodatkowych informacji potwierdzających zgodność stawek opłat trasowych ustalonych na podstawie informacji, o których mowa w ust. 1 lub 2, z przepisami prawa.

5. Prezes Urzędu przekazuje Komisji Europejskiej i EUROCONTROL (Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej) podstawy kosztowe opłat trasowych, w formie tabel sprawozdawczych wraz z informacjami dodatkowymi, zgodnie z art. 9 i art. 17 rozporządzenia nr 391/2013.

6. W przypadku gdy w ostatecznym zatwierdzonym sprawozdaniu finansowym instytucji zmiana wartości względem wartości wskazanych w sprawozdaniu finansowym, o którym mowa w ust. 1,

skutkuje zmianą podstaw kosztowych opłat trasowych, instytucja przekazuje Prezesowi Urzędu skorygowane tabele sprawozdawcze oraz informacje dodatkowe, wraz z opisem przyczyn zmian wartości i odniesieniem do odpowiednich pozycji sprawozdania finansowego, w terminie 7 dni od zatwierdzenia sprawozdania finansowego.

7. W przypadku, o którym mowa w art. 17 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 391/2013, instytucja przekazuje Prezesowi Urzędu skorygowane tabele sprawozdawcze oraz informacje dodatkowe, o których mowa w ust. 1 lub 2, w terminie 7 dni od dnia otrzymania powiadomienia Komisji Europejskiej.

8. W przypadku, o którym mowa w art. 17 ust. 2 rozporządzenia nr 391/2013, instytucja przekazuje Prezesowi Urzędu skorygowane tabele sprawozdawcze oraz informacje dodatkowe w terminie 7 dni od otrzymania informacji o ostatecznym przyjęciu planu skuteczności działania.

§ 12. Do ustalenia stawek opłat terminalowych, o których mowa w art. 130d ust. 1 ustawy, przepisy § 10 i § 11 stosuje się odpowiednio.

§ 13. 1. Instytucja pobierająca opłaty terminalowe, o których mowa w art. 130d ust. 1 ustawy, składa do Prezesa Urzędu wnioski o zatwierdzenie stawek opłat terminalowych, o których mowa w art. 130d ust. 1 ustawy, wraz z informacjami, o których mowa w art. 130d ust. 3 ustawy oraz prognozą liczby jednostek usługowych dla każdego z lotnisk, w terminie do 15 października roku poprzedzającego rok kalendarzowy, dla którego stawki te są ustalane. Informacje, o których mowa w art. 130d ust. 3 ustawy, powinny być zgodne z tabelami sprawozdawczymi oraz informacjami dodatkowymi przekazywanymi na podstawie § 11 ust. 1 i 2 w terminie do 15 maja roku poprzedzającego rok, na który ustalane są stawki opłat terminalowych, z zastrzeżeniem przypadku, o którym mowa w § 6 ust. 6 i ust. 7. Wszelkie różnice w wykazywanych wartościach wymagają dodatkowego uzasadnienia.

2. W przypadku odmowy zatwierdzenia stawek opłat terminalowych, instytucja pobierająca opłaty terminalowe ponownie przedkłada Prezesowi Urzędu zaktualizowane informacje, o których mowa w ust. 1, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji o odmowie zatwierdzenia stawek opłat terminalowych, chyba że od decyzji zostanie wniesione odwołanie.

3. W przypadku braku zatwierdzenia stawki opłaty terminalowej, o której mowa w ust. 1, w terminie określonym w art. 130d ust. 7, Prezes Urzędu ustala stawkę z urzędu na podstawie informacji przekazanych przez instytucję z uwzględnieniem korekty wynikającej z przepisów prawa, w szczególności z przepisów ustawy oraz rozporządzenia nr 391/2013.

§ 14. 1. Konsultacje opłat nawigacyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 391/2013, z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej są prowadzone przez Prezesa Urzędu przy współpracy instytucji, zgodnie z przepisami określonymi w rozporządzeniu nr 391/2013, z zastrzeżeniem ust. 4 i 5.

2. W ramach konsultacji, o których mowa w ust. 1, przeprowadza się spotkanie konsultacyjne.

3. Spotkanie, o którym mowa w ust. 2, może być przeprowadzone w tym samym terminie co spotkanie, o którym mowa w § 5 ust. 5.

4. W przypadku opłat trasowych ustalanych dla strefy pobierania opłat trasowych, ustanowionej zgodnie z § 3 ust. 2, konsultacje są prowadzone zgodnie z postanowieniami umów, o których mowa w § 3 ust. 2.

5. W trakcie okresu odniesienia konsultacje, o których mowa w ust. 1, są prowadzone w odniesieniu do opłat trasowych w ramach wielostronnego systemu opłat trasowych EUROCONTROL (Europejskiej Organizacji do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej), zgodnie z przepisami EUROCONTROL (Europejskiej Organizacji do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej) dotyczącymi opłat trasowych, wprowadzonych do stosowania na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 3 ustawy, chyba że:

- 1) przedstawiciele użytkowników przestrzeni powietrznej zwrócą się do Prezesa Urzędu o dodatkowe konsultacje na poziomie krajowym;
- 2) konsultacje są prowadzone w związku z uruchomieniem mechanizmu ostrzegawczego skutkującego zmianą stawki.

6. Nie później niż na cztery tygodnie przed wyznaczonym przez Prezesa Urzędu terminem konsultacji, o których mowa w ust. 1 i 6 pkt 1 i 2, instytucja przekazuje Prezesowi Urzędu informacje, o których mowa w art. 9 rozporządzenia nr 391/2013, w zakresie dotyczącym działalności instytucji. Prezes Urzędu może zażądać od instytucji przedstawienia dodatkowych informacji dotyczących opłat

nawigacyjnych, w szczególności wynikających z ustaleń wcześniejszych konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

7. Podczas konsultacji, o których mowa w ust. 1 i ust. 5 pkt 1 i 2, instytucje oraz Prezes Urzędu przedstawiają przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej informacje w zakresie swojej działalności, udzielając w tym zakresie wyjaśnień i odpowiadając na pytania przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej.

§ 15. Stawki opłat terminalowych, o których mowa w art. 130f ust. 1 ustawy, są ustalane corocznie dla okresu roku kalendarzowego na podstawie planowanych kosztów terminalowych opartych na zrealizowanych kosztach terminalowych oraz planowanej liczby jednostek usługowych, o ile są dostępne.

§ 16. 1 Koszty terminalowe, o których mowa w § 15, stanowią koszty zapewniania terminalowych służb żeglugi powietrznej, o których mowa w art. 130f ust. 4 ustawy, obejmujące:

- 1) służby kontroli lotniska, lotniskowe służby informacji powietrznej, w tym służby doradcze ruchu lotniczego oraz służby ostrzegawcze,
 - 2) służby ruchu lotniczego obsługujące przyloty i odloty statków powietrznych w określonej odległości od lotniska, zgodnie z wymogami operacyjnymi dla danego lotniska,
 - 3) odpowiednią część kosztów pozostałych służb żeglugi powietrznej, odzwierciedlającą odpowiednio podział między trasowymi służbami żeglugi powietrznej i terminalowymi służbami żeglugi powietrznej,
 - 4) koszty realizowania przez Prezesa Urzędu zadań państwowej władzy nadzorującej związanych z zapewnianiem służb, o których mowa w lit. a–c
- dla strefy pobierania opłat terminalowych nieobjętych zakresem stosowania aktów prawnych, o których mowa w art. 130c ust. 1 ustawy.

2. Przy ustalaniu kosztów terminalowych, o których mowa w § 15, należy uwzględnić następujące zasady:

- 1) planowane oraz zrealizowane koszty terminalowe stanowią koszty ponoszone w związku z zapewnianiem służb terminalowych na rzecz cywilnych użytkowników przestrzeni powietrznej;
- 2) planowane oraz zrealizowane koszty terminalowe obejmują także koszty pośrednie związane z zapewnianiem służb terminalowych, w tym koszty administracji;
- 3) planowane oraz zrealizowane koszty terminalowe obejmują koszty ponoszone przez Prezesa Urzędu w związku ze sprawowanym nadzorem nad instytucją zapewniającą terminalowe służby żeglugi powietrznej, której dotyczą przedmiotowe koszty;
- 4) planowane oraz zrealizowane koszty terminalowe są przypisywane w przejrzysty sposób do stref pobierania opłat, w odniesieniu do których są one ponoszone.

3. Koszty terminalowe, o których mowa w § 15, są ustalane według następujących rodzajów: koszty operacyjne, w tym koszty osobowe, koszty amortyzacji i pozostałe koszty operacyjne, oraz koszt kapitału i koszty wyjątkowe. Szczegółowy zakres kosztów według rodzaju określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

4. Koszty terminalowe, o których mowa w § 15, rozbijane są według służb na koszty zarządzania ruchem lotniczym, łączności, nawigacji i dozoru, informacji lotniczej, służb meteorologicznych oraz nadzoru.

5. Koszty terminalowe, o których mowa w § 15, pomniejszane są o koszty ponoszone na zapewnianie terminalowych służb żeglugi powietrznej lotom zwolnionym z opłat nawigacyjnych, o których mowa w art. 130 ust. 6 ustawy.

6. W przypadku wystąpienia różnicy pomiędzy zrealizowanymi kosztami terminalowymi dla roku n , a kosztami planowanymi dla tego roku, o których mowa w § 15, różnica jest przenoszona na rok $n+2$, odpowiednio powiększając albo pomniejszając podstawę kosztową opłaty terminalowej dla roku $n+2$.

§ 17. Stawki opłat terminalowych, o których mowa w art. 130f ust. 1 ustawy, oraz planowane koszty terminalowe i zrealizowane koszty terminalowe wyrażone są w złotych polskich oraz w wartościach nominalnych.

§ 18. 1. W trakcie konsultacji w sprawie stawek opłat terminalowych o których mowa w art. 130f ust. 1 ustawy, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przedstawia w szczególności informacje, o których mowa w art. 130f ust. 5 pkt 1–5 ustawy, w układzie zgodnym z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia, a także uzasadnienie do proponowanej wysokości stawek oraz informacje na temat planowanych inwestycji, w tym wpływu tych inwestycji na wysokość proponowanych stawek.

2. W trakcie konsultacji, o których mowa w ust. 1, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego udziela wszelkich niezbędnych wyjaśnień i odpowiada na pytania przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej dotyczące przedmiotu prowadzonych konsultacji.

3. W ramach konsultacji, o których mowa w ust. 1, przeprowadza się spotkanie konsultacyjne.

4. W przypadku podjęcia przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego, czynności, o których mowa w art. 130f ust. 8 ustawy, podmiot do którego się zwrócono, w terminie 3 tygodni, przekazuje informacje, o których mowa w art. 130f ust. 5 pkt 1–2 i 4 ustawy, sporządzone zgodnie z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia, a także informacje na temat planowanych inwestycji, w tym wpływu tych inwestycji na wysokość planowanych kosztów.

§ 19. 1. W celu ustalenia stawek opłat terminalowych, o których mowa w § 15, na kolejny rok kalendarzowy, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego składa do Prezesa Urzędu wniosek, o którym mowa w art. 130f ust. 2 ustawy, najpóźniej do 30 września roku poprzedzającego rok, dla którego stawki te są ustalane.

2. Informacje, o których mowa w art. 130f ust. 5 pkt 1–5 ustawy, są przedstawiane zgodnie z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, instytucja pobierająca opłaty terminalowe dołącza, poza informacjami, o których mowa w art. 130f ust. 5 ustawy, następujące informacje:

- 1) elementy planu biznesowego instytucji, o którym mowa w rozporządzeniu wykonawczym Komisji Europejskiej (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 23) dotyczące efektywności kosztowej i prognoz finansowych;
- 2) informacje, o których mowa w § 18 ust. 4, oraz wszelkie inne informacje pozyskane zgodnie z art. 130f ust. 8 ustawy.

4. Instytucja składająca wniosek, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia w przekazywanych tabelach, o których mowa w załączniku nr 2 do rozporządzenia, koszty Urzędu Lotnictwa Cywilnego związane z nadzorem Prezesa Urzędu nad służbami żeglugi powietrznej objętymi opłatami terminalowymi, o których mowa w art. 130f ust. 1 ustawy, oraz innych podmiotów, które będą zapewniały służby żeglugi powietrznej objęte tymi opłatami terminalowymi.

5. W przypadku odmowy zatwierdzenia stawek opłat terminalowych, o których mowa w § 17, instytucja pobierająca opłaty terminalowe ponownie przedkłada Prezesowi Urzędu zaktualizowane informacje, o których mowa w ust. 1–4, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji o odmowie zatwierdzenia stawek opłat terminalowych, chyba że od decyzji zostanie wniesione odwołanie.

6. W przypadku braku zatwierdzenia stawki opłaty terminalowej, o której mowa w § 15, w terminie określonym w art. 130f ust. 10 ustawy, Prezes Urzędu ustala stawkę z urzędu na podstawie informacji przekazanych przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego z uwzględnieniem korekty wynikającej z przepisów prawa. Prezes Urzędu zachowuje prawo do żądania dodatkowych wyjaśnień i dokumentów.

§ 20. 1. Opłata terminalowa za dany lot w strefie pobierania opłat terminalowych nieobjętych zakresem stosowania aktów prawnych, o których mowa w art. 130c ust. 1 ustawy, stanowi iloczyn stawki, o której mowa w § 15 ustalonej dla danej strefy pobierania opłat terminalowych i terminalowych jednostek usługowych dla danego lotu. Do celów pobierania opłat przylot i odlot traktuje się jako jeden lot. Jednostką obliczeniową jest lot odlatujący.

2. Terminalowe jednostki usługowe obliczane są zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia.

3. Od opłat terminalowych, o których mowa w ust. 1 nie udziela się zniżek oraz nie ustala się innych zwolnień niż określone w art. 130 ust. 6 ustawy.

§ 21. 1. Przepisy rozporządzenia określające szczegółowy tryb konsultacji w sprawie stref pobierania opłat terminalowych i stawek opłat nawigacyjnych nie naruszają prawa instytucji oraz Prezesa Urzędu do organizacji dodatkowych konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej lub innymi zainteresowanymi podmiotami, w tym zarządzającymi lotniskami, dotyczących działalności danego podmiotu, w tym inwestycji lub jego kosztów.

2. Instytucja przekazuje Prezesowi Urzędu, informacje o przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w ust. 1, w terminie 4 tygodni od ich przeprowadzenia, wraz z uwagami i opiniami dotyczącymi inwestycji, kosztów lub opłat nawigacyjnych, jeżeli takie zostały zgłoszone.

3. Prezes Urzędu może zwrócić się do instytucji o dodatkowe informacje dotyczące konsultacji, o których mowa w ust. 1.

§ 22. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 15 maja 2007 r. w sprawie opłat nawigacyjnych (Dz. U. poz. 619), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustawy (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ...
(poz. ...)

Załącznik nr 1

SZCZEGÓŁOWY ZAKRES KOSZTÓW WEDŁUG RODZAJU

I. Wśród kosztów operacyjnych należy wyróżnić:

- 1) koszty osobowe, obejmujące wynagrodzenia, ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia na rzecz pracowników;
- 2) koszty amortyzacji, które obliczane są zgodnie z oczekiwanym okresem amortyzacji, przy zastosowaniu metody liniowej, w oparciu o metodę kosztu historycznego;
- 3) pozostałe koszty operacyjne, obejmujące stratę ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych, aktualizację wartości aktywów niefinansowych, inne koszty operacyjne, w tym koszty zakupu usług obcych oraz zużycia materiałów i energii.

II. Koszt kapitału oblicza się w odniesieniu do średniej księgowej wartości netto składników majątkowych, z początku i końca tego roku, wykorzystywanych przez instytucje do zapewniania służb żeglugi powietrznej, za które są pobierane opłaty, przy zastosowaniu średnioważonej stopy oprocentowania kapitału własnego oraz kapitału obcego.

III. Koszty wyjątkowe obejmują jednorazowe koszty związane z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej.

TABELA 1
KOSZTY CAŁKOWITE

	(n-2) Z	(n-1) P	(n)* P	(n+1) P
Rozbicie wg rodzaju				
Koszty osobowe				
Pozostałe koszty operacyjne				
Amortyzacja				
Koszt kapitału				
Koszty wyjątkowe				
Koszty całkowite				
Rozbicie wg służb				
Zarządzanie ruchem lotniczym				
Łączność, nawigacja i dozorowanie				
Informacja lotnicza				
Służby meteorologiczne				
Koszty nadzoru				
Koszty całkowite				

* rok n – rok, na który ustalana jest stawka opłaty terminalowej.

INFORMACJE DODATKOWE DO TABELI 1

Wraz z Tabelą 1 instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przekazuje następujące informacje:

1. opis głównych założeń, w oparciu o które określono prognozowane koszty terminalowe dla każdego z rodzajów kosztów, o których mowa w § 17 ust. 3,
2. opis i wyjaśnienie metody wykorzystywanej dla obliczenia kosztów amortyzacji,
3. uzasadnienie kosztu kapitału.

TABELA 2
OBLICZANIE STAWKI

	(n-2) Z	(n-1) P	(n) P	(n+1) P
Stawka				
Koszty całkowite (1)				
Koszty lotów objętych zwolnieniem				
Koszty lotów VFR objętych zwolnieniem				
Koszty lotów IFR objętych zwolnieniem				
Kwoty przeniesione na rok (n)				
Przychody z innych źródeł				
Koszty objęte opłatami				
Jednostki usługowe ogółem				
Jednostki usługowe objęte opłatami				
Stawka (2)				

- (1) Suma wszystkich kosztów całkowitych wykazanych w tabeli 1, przypisanych do danej strefy pobierania opłat.
(2) Stawka = koszty objęte opłatami / jednostki usługowe objęte opłatami.

	(n-2) R	(n-1) A	(n) P	(n+1) P
Saldo do przeniesienia				
Opłaty pobrane od użytkowników				
Zrealizowane koszty terminalowe				
Przychody z innych źródeł				
Zrealizowane koszty lotów objętych zwolnieniem				
Kwoty przeniesione na rok (n)				
Saldo za rok (n)				

INFORMACJE DODATKOWE DO TABELI 2

Wraz z Tabelą 2 instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przekazuje następujące informacje:

1. opis przychodów z innych źródeł,
2. opis i wyjaśnienie sposobu obliczania prognozowanych jednostek usługowych objętych opłatami,
3. opis metody i przyjętych założeń do określenia kosztów lotów zwolnionych (IFR oraz VFR).

OBLICZANIE TERMINALOWYCH JEDNOSTEK USŁUGOWYCH

1. Terminalowa jednostka usługowa równa jest czynnikowi masy dla danego statku powietrznego.

2. Czynnik masy, wyrażony z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, oblicza się jako iloraz uzyskany przez podzielenie przez pięćdziesiąt ilości ton metrycznych stanowiącej maksymalną masę startową danego statku powietrznego podniesiony do potęgi 0,7.

3. Przez maksymalną masę startową danego statku powietrznego należy rozumieć maksymalną masę startową wskazaną w certyfikacie, zdolności do lotu lub dowolnym równoważnym dokumencie przedstawionym przez podmiot eksploatujący dany statek powietrzny. Jeżeli wartość ta nie jest znana, stosuje się masę najcięższych znanych statków powietrznych tego samego typu. Jeśli dany statek powietrzny ma w certyfikacie podanych kilka maksymalnych mas startowych, stosuje się największą z nich. Jeśli podmiot eksploatujący statki powietrzne eksploatuje dwa lub więcej statki powietrzne będące różnymi wersjami w ramach tego samego typu, do każdego statku powietrznego tego typu stosuje się średnią wyliczoną z maksymalnych mas startowych wszystkich statków powietrznych danego typu posiadanych przez dany podmiot.

3. Obliczeń czynnika masy dla poszczególnych typów statków powietrznych i podmiotów eksploatujących dokonuje się przynajmniej raz do roku.

UZASADNIENIE

Przedmiotowa regulacja stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 130g ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...). Rozporządzenie zastąpi dotychczasowe rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 15 maja 2007 r. w sprawie opłat nawigacyjnych (Dz. U. poz. 691), zwane dalej „rozporządzeniem Ministra Transportu”.

Rozporządzenie określa strefy opłat trasowych, jak również szczegółowy sposób ustalania, konsultacji i zatwierdzania stref pobierania opłat terminalowych oraz stawek opłat nawigacyjnych – trasowych i terminalowych – w zakresie określonym w przepisach UE i uregulowaniach EUROCONTROL oraz w zakresie wyłączonym z przepisów UE. Rozporządzenie określa również w szczególności szczegółowy wykaz dokumentów dołączanych do wniosku o zatwierdzenie stawek opłat terminalowych oraz procedurę przekazywania informacji niezbędnych do zatwierdzenia stawek opłat trasowych.

Konieczność wydania nowego rozporządzenia regulującego sprawy związane z ustalaniem i zatwierdzaniem opłat nawigacyjnych wynika ze zmian, jakie zostały wprowadzone w prawie unijnym regulującym kwestie opłat nawigacyjnych. Przepisy nowego rozporządzenia uwzględniają m. in. możliwość ustalania opłat trasowych wspólnie przez Rzeczypospolitą Polską i inne państwa, w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej oraz możliwość ustalania stawek opłat terminalowych na lotniskach wyłączonych z zakresu przepisów UE, na podstawie art. 1 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającego system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (Dz. Urz. UE L 128 z 09.05.2013, str. 1; dalej jako: rozporządzenie nr 390/2013) oraz art. 1 ust. 5 oraz art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (WE) 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; dalej jako: rozporządzenie nr 391/2013).

Rozwiązania szczegółowe zawarte w projekcie:

Zakres regulacji – § 1:

W § 1 określony został zakres rozporządzenia zgodnie z art. 130g ustawy z dnia 3 lipca 2002r. – Prawo lotnicze.

Definicje – § 2:

Zakresem § 2 objęto definicje zawarte w projektowanym rozporządzeniu wynikające z wymienionych wyżej nowych przepisów unijnych, z których część stanowi również powtórzenie definicji z rozporządzenia Ministra Transportu. W rozporządzeniu zdefiniowano w szczególności pojęcie kosztów ustalonych, planowanych i zrealizowanych kosztów terminalowych, planu skuteczności działania, okresu odniesienia, funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, opłaty trasowej i opłaty terminalowej (objętej i nieobjętej przepisami prawa UE), Ponadto wprowadzono do treści rozporządzenia krajowego odniesienie do rozporządzenia nr 390/2013 oraz rozporządzenia nr 391/2013/UE, a także ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Strefy pobierania opłat trasowych – § 3:

Rozporządzenie w § 3 zawiera regulacje dotyczące ustanawiania stref pobierania opłat trasowych.

W odniesieniu do opłat trasowych wprowadzono możliwość ustalenia strefy w sposób odmienny niż ma to miejsce obecnie (strefę stanowi FIR Warszawa), w ramach wykonywania umowy międzynarodowej ustanawiającej funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej z udziałem Rzeczypospolitej Polskiej. Możliwość ustanowienia strefy wykraczającej poza granice jednego państwa wynika z art. 5 rozporządzenia nr 391/2013. Zgodnie natomiast z projektem umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej między Polską a Litwą rozwiązaniem docelowym ma być wspólna strefa obejmująca przestrzeń powietrzną tych państw. Jednocześnie mając na uwadze wynikającą z Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych, sporządzonej w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r. (Dz. U. z 2006 r. poz. 1725) konieczność notyfikowania zmiany stref do tej organizacji, w § 3 ust. 3 projektu wskazano, iż notyfikacja

przeprowadzana będzie zgodnie z postanowieniami umowy, na podstawie której ustanowiono wspólną strefę.

Strefy pobierania opłat terminalowych objętych przepisami prawa UE – § 4, § 5 i § 6:

Rozporządzenie w § 4, § 5 i § 6 zawiera regulacje dotyczące ustanawiania stref pobierania opłat terminalowych objętych zakresem rozporządzeń nr 390/2013 oraz nr 391/2013.

W odniesieniu do stref pobierania opłat terminalowych dokonano rozgraniczenia pomiędzy służbami zapewnianymi na lotniskach objętych zakresem rozporządzeń nr 390/2013 oraz 391/2013 a służbami zapewnianymi na lotniskach wyłączonych z zakresu tych rozporządzeń. Rozgraniczenie tych dwóch grup lotnisk, wynika z konieczności poddania ich różnym mechanizmom regulacyjnym (lotniska objęte zakresem rozporządzeń nr 390/2013 oraz 391/2013 będą związane celami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, ustalonymi na poziomie unijnym oraz na poziomie krajowym/poziomie FAB, w ramach planu skuteczności działania).

W § 4 rozporządzenia określone zostały kryteria dla ustalania stref pobierania opłat terminalowych objętych przepisami prawa UE. Państwa członkowskie mogą stosować jednakowe stawki wobec lotnisk obsługiwanych przez tę samą instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego. Jednocześnie lotniska objęte jedną strefą pobierania opłat terminalowych powinny charakteryzować się zbliżonym zakresem i standardem zapewnianych służb żeglugi powietrznej oraz powinny być objęte planem skuteczności działania. Dodatkowo wprowadzone zostało jeszcze jedno kryterium dotyczące lotnisk znajdujących się w jednej strefie pobierania opłat terminalowych. Zgodnie z art. 54 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze wyróżnia się lotniska lokalne (gminne, powiatowe) oraz lotniska ponadlokalne (regionalne, krajowe). Bazując na tym przepisie projekt rozporządzenia zakłada, że w jednej strefie mogą znajdować się lotniska o tym samym charakterze np. tylko lotniska lokalne albo tylko lotniska ponadlokalne.

W § 5 określony został szczegółowy tryb konsultacji w sprawie stref pobierania opłat terminalowych objętych zakresem przepisów prawa UE. Propozycja stref pobierania opłat terminalowych powinna być skonsultowana z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej. Odpowiedzialna za przeprowadzenie takich konsultacji jest instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, z tym, że konsultacje te mogą stanowić element konsultacji wspólnych z konsultacjami w sprawie opłat nawigacyjnych. W rozporządzeniu wskazano na terminy oraz dokumenty i informacje niezbędne do przedstawienia przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego podmiotom uczestniczącym w konsultacjach. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego konsultująca projekt stref pobierania opłat terminalowych jest w szczególności zobowiązana przedstawić informacje dotyczące lotnisk objętych konsultowaną strefą i okresu obowiązywania strefy, a także wstępne podstawy kosztowe opłat terminalowych i prognozę ruchu terminalowego dla konsultowanej strefy oraz wstępną wysokość stawki opłaty terminalowej. Ponadto instytucja konsultująca strefę pobierania opłat terminalowych przekazuje przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej również uzasadnienie dotyczące spełnienia kryteriów ustanawiania stref pobierania opłat terminalowych, określonych w przepisach rozporządzenia nr 391/2013 oraz przepisach krajowych. Przedstawiciele użytkowników przestrzeni powietrznej uczestniczący w konsultacjach w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż 3 tygodnie, mogą przedstawić swoje opinie i uwagi do projektu. W odniesieniu do konsultacji wskazano także, że nie muszą one być przeprowadzone w formie spotkania konsultacyjnego, jednakże na wniosek jednego lub kilku przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej o zorganizowania takiego spotkania, złożony w określonym terminie, instytucja przeprowadzająca konsultacje jest zobowiązana do jego organizacji.

W § 6 określony został tryb i terminy, w których należy przedłożyć wniosek wraz z projektem stref pobierania opłat terminalowych objętych przepisami prawa UE. Wniosek o zatwierdzenie stref pobierania opłat terminalowych objętych przepisami prawa UE składany jest przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem Prezesa Urzędu, do 31 marca roku poprzedzającego pierwszy rok okresu odniesienia, na który opracowywany jest plan skuteczności działania. We wniosku o ustanowienie stref instytucja proponowała będzie termin ich obowiązywania oraz zakres (wskazanie lotnisk objętych proponowaną strefą). Proponowany przepis zobowiązuje wnioskującą instytucję do przekazania wraz z wnioskiem o zatwierdzenie stref dokumentów i informacji, które instytucja przekazuje przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej w trakcie konsultacji dotyczących stref oraz sprawozdania z

tych konsultacji wraz z uwagami i opiniami uczestników przedmiotowych konsultacji. W odniesieniu do procedury składania i opiniowania wniosku, jak zostało wskazane, wniosek będzie składany do ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem Prezesa Urzędu, który będzie weryfikował wniosek pod kątem wymogów formalnych oraz spełnienia przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego obowiązków określonych w rozporządzeniu oraz w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. Na tej podstawie Prezes Urzędu sporządzał będzie opinię, którą wraz z wnioskiem będzie przekazywał do ministra właściwego do spraw transportu, celem zatwierdzenia strefy pobierania opłat terminalowych objętej wnioskiem lub odmowy jej zatwierdzenia. Zatwierdzenie lub odmowa zatwierdzenia stref będzie odbywała się w drodze decyzji administracyjnej, tak jak ma to miejsce obecnie. Projektowane przepisy zobowiązują instytucję do złożenia ponownego wniosku o zatwierdzenie stref pobierania opłat terminalowych w przypadku odmowy ich zatwierdzenia, w wyznaczonym terminie (14 dni od dnia doręczenia decyzji). Obowiązek ten nie powstaje, w przypadku wniesienia przez stronę odwołania od decyzji odmawiającej zatwierdzenia stref pobierania opłat terminalowych. Jednocześnie w projektowanym rozporządzeniu przewidziano rozwiązanie regulujące sytuację, w której nastąpi zmiana strefy pobierania opłat terminalowych, w tym także w trakcie roku, w związku ze zmianą natężenia ruchu lotniczego lub koniecznością zapewnienia służb kontroli ruchu lotniczego na nowopowstających lotniskach.

Strefy pobierania opłat terminalowych nieobjętych przepisami prawa UE – § 7, § 8 i § 9:

Rozporządzenie w § 7, § 8 i § 9 zawiera regulacje dotyczące ustanawiania stref pobierania opłat terminalowych nieobjętych zakresem przepisów UE.

Art. 1 ust. 3 rozporządzenia nr 390/2013 oraz art. 1 ust. 5 oraz art. 3 rozporządzenia 391/2013 pozwalają bowiem państwu członkowskiemu podjąć decyzję o niestosowaniu tego rozporządzenia do służb na lotniskach o mniejszym ruchu.

W § 7 rozporządzenia określone zostały kryteria dla ustalania stref pobierania opłat terminalowych nieobjętych przepisami prawa UE. Jedną strefą pobierania opłat terminalowych, w przypadku lotnisk wyłączonych spod przepisów UE będą mogły być objęte lotniska, które będą obsługiwane przez tę samą instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego. Jednocześnie lotniska objęte jedną strefą pobierania opłat terminalowych powinny charakteryzować się zbliżonym zakresem i standardem zapewnianych służb żeglugi powietrznej oraz powinny należeć do tej samej kategorii lotnisk, podobnie jak lotniska objęte strefą pobierania opłat terminalowych objęte przepisami prawa UE.

W zakresie konsultacji projektu stref, zgodnie z proponowanym brzmieniem § 8 odpowiednio stosowane będą przepisy dotyczące ustalania stref pobierania opłat terminalowych objętych zakresem przepisów prawa UE. Odpowiednie stosowanie związane jest w szczególności z odmienną regulacją ustawową dotyczącą kręgu konsultowanych podmiotów.

W § 9 określony został tryb i terminy, w których należy przedłożyć wniosek wraz z projektem stref pobierania opłat terminalowych nieobjętych przepisami prawa UE. Wniosek o zatwierdzenie stref pobierania opłat terminalowych nieobjętych przepisami prawa UE składany jest przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem Prezesa Urzędu, do 1 września roku poprzedzającego rok lub pierwszy rok obowiązywania strefy pobierania opłat terminalowych objętej wnioskiem. We wniosku o ustanowienie stref instytucja proponowała będzie termin ich obowiązywania oraz zakres (wskazanie lotnisk objętych proponowaną strefą). Proponowany przepis zobowiązuje wnioskującą instytucję do przekazania wraz z wnioskiem o zatwierdzenie stref dokumentów i informacji, które instytucja przekazuje przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej w trakcie konsultacji dotyczących stref oraz sprawozdania z tych konsultacji wraz z uwagami i opiniami uczestników przedmiotowych konsultacji. Ponadto wnioskująca instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, która zapewniała terminalowe służby żeglugi powietrznej na lotniskach objętych proponowaną strefą w okresie poprzedzającym złożenie wniosku o zatwierdzenie strefy, będzie przedkładała również informacje dotyczące wysokości zrealizowanych kosztów terminalowych w roku poprzedzającym rok, w którym prowadzone są konsultacje oraz prognozy kosztów terminalowych na rok, w którym prowadzone są konsultacje. W odniesieniu do procedury składania i opiniowania wniosku, jak zostało wskazane, wniosek będzie składany do ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem Prezesa Urzędu, który będzie weryfikował wniosek pod kątem wymogów formalnych oraz spełnienia przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego obowiązków określonych w rozporządzeniu oraz w ustawie z dnia 3 lipca

2002 r. – Prawo lotnicze. Na tej podstawie Prezes Urzędu sporządzał będzie opinię, którą wraz z wnioskiem będzie przekazywał do ministra właściwego do spraw transportu, celem zatwierdzenia strefy pobierania opłat terminalowych objętej wnioskiem lub odmowy jej zatwierdzenia. Zatwierdzenie lub odmowa zatwierdzenia stref będzie odbywała się w drodze decyzji administracyjnej. Projektowane przepisy zobowiązują instytucję do złożenia ponownego wniosku o zatwierdzenie stref pobierania opłat terminalowych w przypadku odmowy ich zatwierdzenia, w wyznaczonym terminie (14 dni od dnia doręczenia decyzji). Obowiązek ten nie powstaje, w przypadku wniesienia przez stronę odwołania od decyzji odmawiającej zatwierdzenia stref pobierania opłat terminalowych.

Przekazanie informacji do celów ustanowienia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie trasowej efektywności kosztowej – § 10:

Przepis § 10 reguluje termin przekazania Prezesowi Urzędu przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej informacji dotyczących wstępnie prognozowanych kosztów zapewniania trasowych służb żeglugi powietrznej, faktycznie wykonanych kosztów w tym zakresie oraz informacji dotyczących trasowych jednostek usługowych, w formie tabel sprawozdawczych opłat nawigacyjnych, określonych w załączniku II do rozporządzenia nr 391/2013, do celów ustanowienia przez KE ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie trasowej efektywności kosztowej, co ma miejsce przed okresem odniesienia. Instytucje zobowiązane są przekazać powyższe informacje nie później niż na 20 miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia.

Sposób ustalania stawek opłat trasowych – § 11:

Przepis § 11 podkreśla generalną regułę, z której wynika, że stawki opłat trasowych są ustalane zgodnie z przepisami określonymi w rozporządzeniu nr 391/2013, a przedmiotowe rozporządzenie krajowe określa jedynie kwestie proceduralne nieuregulowane rozporządzeniem nr 391/2013. W szczególności w § 11 określony został termin przekazywania informacji niezbędnych do ustalenia stawki opłaty trasowej na kolejny rok, w tym sprawozdania finansowego za rok poprzedzający rok, w którym te informacje są przekazywane, przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej. Każda wyznaczona instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej będzie przekazywała do Prezesa Urzędu stosowne informacje (tabele sprawozdawcze oraz informacje dodatkowe) w zakresie dotyczącym właściwości tej instytucji (przy czym instytucja, która w swoich podstawach kosztowych pobieranych opłat uwzględnia wpłatę lotniczą, o której mowa w art. 26d ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, w przekazywanych tabelach sprawozdawczych będzie także zawierała koszty Urzędu Lotnictwa Cywilnego związane z nadzorem Prezesa Urzędu nad służbami trasowymi). W przepisie podkreślono również możliwość Prezesa Urzędu do żądania od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, których koszty uwzględniane są w podstawach kosztowych opłat trasowych, dodatkowych informacji potwierdzających zgodność stawek z przepisami prawa.

Sposób ustalania stawek opłat terminalowych objętych przepisami UE – § 12 i § 13:

Rozporządzenie w § 12 i § 13 zawiera regulacje dotyczące ustanawiania stawek opłat terminalowych objętych zakresem przepisów UE.

W § 12 zawarte zostało odwołanie do przepisów dotyczących ustalania stawek opłat trasowych w odniesieniu do konieczności przekazywania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w odpowiednim terminie, określonych informacji do celów ustanowienia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej. Ponadto odwołanie w § 12 dotyczy również podkreślenia generalnej reguły, iż stawki opłat terminalowych objętych przepisami prawa UE ustalane są zgodnie z tymi przepisami, a kwestie proceduralne nieuregulowane w przepisach UE zostały dookreślone w rozporządzeniu, a także, że w odniesieniu do opłat terminalowych objętych przepisami prawa UE powinny być stosowane zasady dotyczące ustalania stawek opłat trasowych wskazane w § 11.

W § 13 określono procedurę i termin przekazywania wniosku wraz z określonymi informacjami przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego celem ustalenia stawek opłat terminalowych dla opłat objętych przepisami prawa UE. Opłaty terminalowe podlegają nadzorowi Prezesa Urzędu, co wiąże się z zatwierdzaniem stawek opłat. W przypadku stwierdzenia niezgodności stawek opłat z przepisami prawa Prezes Urzędu odmawia ich zatwierdzenia. Zatwierdzenie lub odmowa zatwierdzenia stawek opłat będzie odbywała się w drodze decyzji administracyjnej, tak jak ma to

miejsce obecnie. Jednocześnie informacje przekazywane przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego wraz z wnioskiem o zatwierdzenie stawek opłat terminalowych powinny być zgodne z informacjami przekazywanymi przez tę instytucję w terminie do 15 maja (§ 12). Wszelkie różnice w wykazywanych wartościach będą wymagały dodatkowego uzasadnienia. Projektowane przepisy zobowiązują instytucję do złożenia ponownego wniosku o zatwierdzenie stawek opłat terminalowych z wymaganymi zaktualizowanymi informacjami w przypadku odmowy zatwierdzenia stawek, w wyznaczonym terminie (14 dni od dnia doręczenia decyzji). Obowiązek ten nie powstaje, w przypadku wniesienia przez stronę odwołania od decyzji odmawiającej zatwierdzenia stawek opłat terminalowych. W § 12 wprowadzono również przepis określający postępowanie w sytuacji braku zatwierdzenia stawek opłat terminalowych ustalonych na podstawie propozycji (wniosku) instytucji do dnia 30 grudnia roku poprzedzającego rok obowiązywania tych stawek. W takim przypadku obowiązywały będą stawki ustalone przez Prezesa Urzędu na podstawie wkładów instytucji, ale zweryfikowane pod kątem zgodności z przepisami prawa.

Konsultacje – opłaty nawigacyjne objęte przepisami prawa UE – § 14:

W § 14 określono tryb prowadzenia konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej dotyczących opłat nawigacyjnych objętych przepisami UE. Co do zasady elementem takich konsultacji będzie spotkanie, przy czym takie spotkanie nie będzie obowiązkowo realizowane w trakcie trwania okresu odniesienia, kiedy to – za wyjątkiem sytuacji szczególnych określonych w omawianym przepisie – konsultacje mogą być ograniczone do konsultacji wielostronnych prowadzonych w ramach systemu opłat trasowych EUROCONTROL. W omawianym przepisie określono także tryb przekazywania przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej do Prezesa Urzędu informacji na potrzeby ww. konsultacji.

Sposób ustalania kosztów i stawek opłat terminalowych nieobjętych przepisami UE oraz konsultacje w sprawie stawek opłat terminalowych nieobjętych przepisami prawa UE – § 15–20:

Jak już wskazano wyżej, art. 1 ust. 3 rozporządzenia nr 390/2013 oraz art. 1 ust. 5 oraz art. 3 rozporządzenia 391/2013 pozwalają państwu członkowskiemu podjąć decyzję o niestosowaniu tego rozporządzenia do służb na lotniskach o mniejszym ruchu. Z tego też względu w rozporządzeniu krajowym wprowadzono tryb i szczegółowe warunki ustalania opłat na takich lotniskach.

W § 15 wskazano, że stawki dla takich opłat terminalowych będą ustalone corocznie dla danego roku kalendarzowego na podstawie kosztów planowanych, które uwzględniać powinny koszty rzeczywiście poniesione w minionym okresie, oraz na podstawie planowanego ruchu.

W § 16 określony koszty kwalifikowane do uwzględnienia w kalkulacji wysokości stawki opłaty terminalowej. W tym zakresie dookreślono rodzaje służb żeglugi powietrznej, których koszty mogą zostać uwzględnione w podstawie kosztowej opłat, jak również zasady dotyczące ustalania tych kosztów. W znacznej mierze przepisy omawianego § są zbieżne z regulacjami unijnymi dotyczącymi opłat terminalowych, których stosowanie zostało zweryfikowane w praktyce minionych lat. Szczegółowy zakres kosztów rodzajowych, które są wliczane do podstaw opłaty, został określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia. W omawianym § wprowadzono także tzw. zasadę pełnego zwrotu kosztów służb terminalowych, zgodnie z którą różnica między kosztami a przychodami w danym roku (n) jest rozliczana w roku kolejnym (n+2) – zasada ta ma zapewnić, że w dłuższym okresie czasu zapewnianie służb odbywa się de facto na zasadzie non-profit (przy czym uwzględnia koszt kapitału).

W § 17 wskazano, że koszty stanowiące podstawę dla opłat terminalowych oraz stawki tych opłat są wyrażane w PLN oraz w wartościach nominalnych.

§ 18 określa sposób prowadzenia konsultacji stawek opłat terminalowych nieobjętych przepisami UE. Zakres informacji przedstawianych w ramach konsultacji oraz ich układ określony został w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

W § 19 określono procedurę zatwierdzania stawek opłat terminalowych nieobjętych przepisami UE, jak również katalog informacji przedstawianych wraz z wnioskiem o zatwierdzenie. Katalog informacji został określony w taki sposób, aby umożliwić Prezesowi Urzędu analizę zgodności stawek z przepisami. Projektowane przepisy zobowiązują instytucję do złożenia ponownego wniosku o zatwierdzenie stawek opłat terminalowych z wymaganymi zaktualizowanymi informacjami w przypadku odmowy zatwierdzenia stawek, w wyznaczonym terminie (14 dni od dnia doręczenia

decyzji). Obowiązek ten nie powstaje, w przypadku wniesienia przez stronę odwołania od decyzji odmawiającej zatwierdzenia stawek opłat terminalowych.

W §20 określono sposób obliczania wysokości opłaty terminalowej należnej za dany lot. Opłata ta będzie iloczynem stawki oraz liczby tzw. jednostek usługowych będących pochodną MTOM statku powietrznego. Przepisy omawianego § są spójne z zasadami ustalania opłat terminalowych objętych przepisami UE.

Dodatkowe konsultacje – § 21

W § 21 wskazano, że niezależnie od wymogów konsultacji stref i stawek określonych w poprzedzających paragrafach, instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej lub Prezes Urzędu mogą przeprowadzić dodatkowe konsultacje z zainteresowanymi stronami. W przypadku gdy takie konsultacje będą prowadzone przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, będzie ona zobowiązana do przedstawienia informacji o przebiegu i wynikach takich konsultacji Prezesowi Urzędu do wiadomości.

W § 22 projektu wskazano, iż rozporządzenie stosuje się do ustalania i zatwierdzania opłat nawigacyjnych obowiązujących począwszy od następnego roku kalendarzowego po wejściu w życie rozporządzenia (tj. w sytuacji wejścia w życie rozporządzenia np. w połowie danego roku, jego przepisy znajdą zastosowanie do prowadzonych w danym roku konsultacji, zatwierdzania stawek itd. dla opłat, jakie będą obowiązywały w roku następującym po roku, w którym wejdzie w życie rozporządzenie).

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia. Wejście w życie projektowanych przepisów nie wpłynie na działalność podmiotów uczestniczących w ustalaniu i zatwierdzaniu opłat nawigacyjnych w taki sposób, aby zachodziła konieczność zastosowania dłuższego terminu *vacatio legis*. Wraz z wejściem w życie rozporządzenia straci moc rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 15 maja 2007 r. w sprawie opłat nawigacyjnych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), zatem nie podlega ono notyfikacji.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 oraz z 2018 r. poz. 1000) należy podnieść, że projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie opłat nawigacyjnych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w MI Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem wydania rozporządzenia jest szczegółowe uregulowanie spraw związanych z ustalaniem i zatwierdzaniem stref pobierania opłat terminalowych oraz stawek opłat nawigacyjnych. Konieczność wydania rozporządzenia w sprawie opłat nawigacyjnych wiąże się ze zmianami w uregulowaniach ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. Ustawa reguluje jedynie ogólne zasady i tryb postępowania, natomiast brak jest w jej przepisach, a także innych obowiązujących przepisach, kompletnych i szczegółowych uregulowań ww. kwestii – stąd konieczność wydania przedmiotowego rozporządzenia. Wydanie rozporządzenia ma zapewnić wykonanie przepisów ustawowych a także przepisów UE i uregulowań EUROCONTROL dotyczących opłat nawigacyjnych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Ze względu na potrzebę zapewnienia jednolitości w wykonywaniu/stosowaniu przepisów ustawy Prawo lotnicze oraz przepisów UE i uregulowań EUROCONTROL dotyczących opłat nawigacyjnych istnieje konieczność zapewnienia przestrzegania tych przepisów przez podmioty, których te przepisy dotyczą. Z uwagi na powyższe należy stworzyć ramy prawne, których wszystkie zainteresowane podmioty będą zobowiązane przestrzegać – dlatego też wymagane jest uregulowanie tych kwestii w powszechnie obowiązującym akcie prawnym, jakim jest rozporządzenie.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Proponowane rozwiązania w zakresie opłat trasowych oraz opłat terminalowych i stref pobierania tych opłat, które ustanawiane są dla lotnisk objętych zakresem rozporządzeń nr 390/2013/UE oraz nr 391/2013/UE zapewniają wykonanie ww. przepisów UE oraz przepisów EUROCONTROL dotyczących opłat trasowych – przepisy te są w jednolity sposób stosowane we wszystkich państwach UE/EUROCONTROL. Proponowane przepisy krajowe mają na celu umożliwienie skutecznego stosowania przepisów unijnych.

Proponowane rozwiązania w zakresie opłat terminalowych i stref pobierania tych opłat, które ustanawiane są dla lotnisk wyłączonych z zakresu ww. rozporządzeń UE, na podstawie art. 1 ust. 3 rozporządzenia nr 390/2013/UE oraz art. 1 ust. 5 oraz art. 3 rozporządzenia nr 391/2013/UE, regulowane są na poziomie państw członkowskich UE.

Rozwiązanie problemu Niemcy: opłata za zapewnianie terminalowych służb żeglugi powietrznej na lotniskach wyłączonych określana jest jako opłata za zbliżanie i stanowi jedną z opłat lotniskowych (prezentowana w taryfie opłat lotniskowych danego lotniska).

Dalsza analiza stosowanych rozwiązań w krajach członkowskich UE jest kontynuowana.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Zarządzający lotniskami użytku publicznego	13 (14 lotnisk użytku publicznego)	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Zapewnienie przejrzystości informacji nt. kosztów zapewniania służb terminalowych na lotniskach; zapewnienie ustalania wysokości opłat na poziomie nieprzekraczającym kosztów

			zapewniania służb żeglugi powietrznej
Wyznaczone instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej (ANSP) w polskiej przestrzeni powietrznej	5	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Obowiązek corocznego przedkładania Prezesowi ULC informacji pozwalających na ustalenie opłat nawigacyjnych w określonym układzie. Ułatwienie w postaci stworzenia alternatywnych mechanizmów finansowania służb żeglugi powietrznej zapewnianych dla mniejszych lotnisk.
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1		Standaryzacja informacji przedstawianych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ułatwiająca ich analizę; umożliwienie skutecznego wypełniania obowiązków wynikających z przepisów UE oraz EUROCONTROL
Minister właściwy do spraw transportu	1		Zapewnienie dostępności informacji umożliwiających podjęcie decyzji dot. stref pobierania opłat terminalowych, standaryzacja postępowań prowadzonych przez podległy organ (Prezesa ULC) ułatwiająca sprawowanie nadzoru

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Przed rozpoczęciem prac nad przedmiotowym rozporządzeniem nie prowadzono konsultacji w zakresie kwestii podlegających zmianom legislacyjnym.

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Aircraft Management and Consulting sp. z o.o.;
2. BARIP;
3. Blue Jet sp. z o.o.;
4. Centrum Usług Logistycznych na lotnisku Warszawa Babice;
5. Enter Air sp. z o.o.;
6. EuroLOT S. A.;
7. Flyjet sp. z o.o.;
8. General Aviation Services sp. z o.o.;
9. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.
10. HELICOPTER. PL S.A.;
11. Husair sp. z o.o.;
12. IATA Polska;
13. IBCOL Polska sp. z o.o.;
14. Ibex – U.L. sp. z o.o.;
15. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej PIB;
16. Krajowa Rada Lotnictwa;
17. Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco” sp. z o.o.;
18. Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin sp. z o.o.;
19. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków - Balice Sp. z o.o.
20. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
21. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
22. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;

23. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
24. Polskie Linie Lotnicze LOT S. A.;
25. Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.;
26. Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.;
27. Port Lotniczy Lublin S.A.;
28. Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.;
29. Port Lotniczy Poznań - Ławica Sp. z o.o.;
30. Port Lotniczy Radom S.A.;
31. Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka Sp. z o.o.;
32. Port Lotniczy Szczecin - Goleniów Sp. z o.o.
33. Port Lotniczy Wrocław S.A.;
34. Port Lotniczy Zielona Góra Babimost;
35. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
36. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
37. Royal-Star sp. z o.o.;
38. Salt Aviation sp. z o.o.;
39. SKY TAXI sp. z o.o.;
40. Small Planet Airlines sp. z o.o.;
41. Sprintair Cargo sp. z o.o.;
42. Sprintair S.A.;
43. SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
44. Travel Service Polska sp. z o.o.;
45. Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
46. Związek Rzemiosła Polskiego;
47. Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;
48. Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie;
49. Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych;
50. Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego;
51. Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Brak wpływu na sektor finansów publicznych. Przepisy rozporządzenia stanowią wykonanie przepisów ustawy Prawo lotnicze.						
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2015 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Przepisy rozporządzenia nie wywołają skutków w ujęciu pieniężnym oraz niepieniężnym w odniesieniu do przedsiębiorców oraz do rodziny, obywateli i gospodarstw domowych.						
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
☐ nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy				
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				☒ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy				
Komentarz: Rozporządzenie nie wpływa na obowiązki, które wynikają z treści już obowiązujących przepisów. Zwiększenie liczby dokumentów jest związane przede wszystkim z koniecznością przedkładania informacji dot. opłat nawigacyjnych wyłączonych z zakresu stosowania przepisów UE w określonym układzie, a także sprawozdań z przeprowadzonych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej konsultacji. W przypadku lotnisk wyłączonych ze stosowania przepisów UE pojawiają się nowe dokumenty, które pozwolą ocenić wysokość proponowanych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej na takim lotnisku opłat, jednakże ich zakres nie będzie różnił się znacznie od obecnie obowiązujących określonych przepisami UE.								

9. Wpływ na rynek pracy		
Przepisy rozporządzenia nie wpłyną na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☒ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Możliwe zwiększenie atrakcyjności portów regionalnych co może przyczynić się do zwiększenia mobilności obywateli RP oraz rozwoju MŚP.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
1 stycznia 21019 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Specyfika wdrażanych przepisów uniemożliwia zastosowanie mierników. Ocena w zakresie finansowania służb żeglugi powietrznej na małych lotniskach nastąpi po podjęciu przez władze RP decyzji w sprawie wyłączenia zastosowania przepisów rozporządzeń unijnych do niektórych lotnisk i ustanowieniu opłat dla takich lotnisk, ewentualnie po uruchomieniu nowych lotnisk z zastrzeżeniem, że będzie ona wykonana po upływie roku, dla którego po raz pierwszy skorzystano z odroczenia. Wdrożenie i zastosowanie przepisów zostanie ocenione w sposób zero-jedynkowy, tzn. w odpowiedzi na następujące pytania: - czy zostały zatwierdzone strefy (strefa) pobierania opłat terminalowych obejmujące lotniska wyłączone spod stosowania regulacji unijnych? - czy zostały ustalone koszty związane z zapewnianiem terminalowych służb żeglugi powietrznej, dla służb terminalowych świadczonych w portach lotniczych wyłączonych spod stosowania regulacji unijnych? - czy zostały zatwierdzone stawki jednostkowe pobierania opłat terminalowych (stawka jednostkowa), dla stref (strefy) pobierania opłat terminalowych obejmującej lotniska wyłączone spod stosowania regulacji unijnych?		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie tymczasowego zezwolenia na lot obcych statków powietrznych

Na podstawie art. 145a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 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.

§ 2. Wniosek o tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku zawiera następujące dane i informacje:

- 1) dane wnioskodawcy:
 - a) firmę albo imię i nazwisko,
 - b) adres,
 - c) numer telefonu,
 - d) numer faksu, jeżeli wnioskodawca taki posiada,
 - e) adres poczty elektronicznej, jeżeli wnioskodawca taki posiada;
- 2) dane statku powietrznego:
 - a) znaki przynależności państwowej i znak rejestracyjny,
 - b) typ i numer seryjny,
 - c) kategorię,
 - d) maksymalną masę startową – MTOM;
- 3) cel lotu;
- 4) planowany okres wykonywania lotów;
- 5) planowaną trasę lotów;
- 6) informację o wymaganych załącznikach do wniosku, o których mowa w ust. 1;
- 7) dodatkowe informacje dotyczące:
 - a) konfiguracji statku powietrznego,
 - b) zatwierdzonych warunków lotu,
 - c) ograniczeń operacyjnych.

§ 3. 1. Do wniosku, o którym mowa w § 2 ust. 1, użytkownik obcego statku powietrznego dołącza kopie:

- 1) świadectwa zdatności do lotu w przypadku lotu w warunkach w nim nieprzewidzianych albo dokumentu równoważnego wydanego dla statku powietrznego nieposiadającego świadectwa zdatności do lotu;
- 2) polisy OC;
- 3) licencji pilotów albo dokumentów równoważnych;
- 4) dokumentu potwierdzającego wpisanie statku powietrznego do rejestru lub ewidencji statków powietrznych odpowiednio państwa rejestru albo ewidencji.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

§ 4. Wzór tymczasowego zezwolenia na lot określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 kwietnia 2013 r. w sprawie tymczasowego zezwolenia na lot obcych statków powietrznych (Dz. U. poz. 486), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustawy (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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

WZÓR TYMCZASOWEGO ZEZWOLENIA NA LOT

RZECZPOSPOLITA POLSKA <i>REPUBLIC of POLAND</i> Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego <i>President of the Civil Aviation Authority</i> (miejsce na logo)

TYMCZASOWE ZEZWOLENIE NA LOT *Temporary Permit to Fly*

Numer zezwolenia <i>Permit number</i>										
Tymczasowe zezwolenie na lot wydano na podstawie art. 145a ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze. Zezwolenie to uprawnia do wlotu w polską przestrzeń powietrzną oraz do wykonywania w niej lotów niehandlowych. Niniejszy dokument wydany jest dla statku powietrznego niemającego ważnego świadectwa zdatności do lotu w rozumieniu Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. lub statku powietrznego wykonującego loty w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatności do lotu, jeżeli zostało wydane i nie stanowi podstawy do wykonywania lotów nad terytorium jakiegokolwiek innego kraju bez uzyskania pozwolenia właściwych władz tego kraju. <i>Temporary Permit to Fly is issued pursuant to the Act of 3rd July 2002 - Aviation Law, Article 145 a par. 1. Temporary Permit to Fly permits this aircraft to enter into the Republic of Poland airspace and to conduct non-commercial flights within its territory.</i> <i>The document is issued for an aircraft without a Certificate of Airworthiness in the understanding of Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on December 7th, 1944 or for an aircraft performing flights in condition not foreseen by the Certificate of Airworthiness when issued and does not allow to conduct any flight over the territory of any other country without a permission obtained from the appropriate authority of that country.</i>										
1. Dane statku powietrznego / <i>Information about the aircraft</i>										
Typ: <i>Type:</i>	Numer i seria: <i>Serial Number:</i>	Kategoria: <i>Category:</i>								
Znaki przynależności państwowej i znak rejestracyjny: <i>Nationality and Registration Marks:</i>										
2. Posiadacz zezwolenia: <i>Holder:</i>										
3. Załoga: <i>Flight Crew:</i>										
4. Okres ważności: <i>Validity period:</i>										
5. Warunki / ograniczenia / <i>Conditions / limitations:</i>										
<table border="0"> <tr> <td>1. Na pokładzie samolotu powinna znajdować się kopia niniejszego zezwolenia, jak również dokumentacja wymagana przez państwo rejestracji.</td> <td>1. <i>Copy of this permit and other aircraft documents required by state of registry to be carried on board of the aircraft.</i></td> </tr> <tr> <td>2. Ograniczenia ustanowione przez państwo rejestracji pozostają w mocy.</td> <td>2. <i>Limitations established by the state of registry remain in force.</i></td> </tr> <tr> <td>3. Przed lotem osoby znajdujące się na pokładzie powinny być poinformowane, że odpowiednie wymagania nie zostały w pełni spełnione i statek powietrzny nie jest certyfikowany lub lot będzie wykonywany w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatności do lotu.</td> <td>3. <i>Prior to the flight occupants on board shall be informed that the applicable requirements have not been complied with and the aircraft is therefore not certified or the flight will be conducted in condition not for seen in the Certificate of Airworthiness if issued.</i></td> </tr> <tr> <td>4. Statek powietrzny powinien być użytkowany zgodnie z polskimi przepisami lotniczymi.</td> <td>4. <i>The aircraft shall be operated in accordance with applicable Polish aviation regulations.</i></td> </tr> </table>			1. Na pokładzie samolotu powinna znajdować się kopia niniejszego zezwolenia, jak również dokumentacja wymagana przez państwo rejestracji.	1. <i>Copy of this permit and other aircraft documents required by state of registry to be carried on board of the aircraft.</i>	2. Ograniczenia ustanowione przez państwo rejestracji pozostają w mocy.	2. <i>Limitations established by the state of registry remain in force.</i>	3. Przed lotem osoby znajdujące się na pokładzie powinny być poinformowane, że odpowiednie wymagania nie zostały w pełni spełnione i statek powietrzny nie jest certyfikowany lub lot będzie wykonywany w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatności do lotu.	3. <i>Prior to the flight occupants on board shall be informed that the applicable requirements have not been complied with and the aircraft is therefore not certified or the flight will be conducted in condition not for seen in the Certificate of Airworthiness if issued.</i>	4. Statek powietrzny powinien być użytkowany zgodnie z polskimi przepisami lotniczymi.	4. <i>The aircraft shall be operated in accordance with applicable Polish aviation regulations.</i>
1. Na pokładzie samolotu powinna znajdować się kopia niniejszego zezwolenia, jak również dokumentacja wymagana przez państwo rejestracji.	1. <i>Copy of this permit and other aircraft documents required by state of registry to be carried on board of the aircraft.</i>									
2. Ograniczenia ustanowione przez państwo rejestracji pozostają w mocy.	2. <i>Limitations established by the state of registry remain in force.</i>									
3. Przed lotem osoby znajdujące się na pokładzie powinny być poinformowane, że odpowiednie wymagania nie zostały w pełni spełnione i statek powietrzny nie jest certyfikowany lub lot będzie wykonywany w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatności do lotu.	3. <i>Prior to the flight occupants on board shall be informed that the applicable requirements have not been complied with and the aircraft is therefore not certified or the flight will be conducted in condition not for seen in the Certificate of Airworthiness if issued.</i>									
4. Statek powietrzny powinien być użytkowany zgodnie z polskimi przepisami lotniczymi.	4. <i>The aircraft shall be operated in accordance with applicable Polish aviation regulations.</i>									
6. Inne warunki / <i>Other conditions:</i>										
7. Miejsce i data wystawienia: <i>Place and date of issue:</i>		8. Podpis: <i>Signature:</i>								

UZASADNIENIE

Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Wydanie projektowanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie tymczasowego zezwolenia na lot obcych statków powietrznych ma na celu potrzebę ponownego uregulowania przepisów prawa krajowego, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 kwietnia 2013 r. w sprawie tymczasowego zezwolenia na lot obcych statków powietrznych (Dz. U. poz. 486) w związku z dodaniem w art. 145a ustawy Prawo lotnicze ust. 1a i ust. 1b i zmianą zakresu upoważnienia ministra, o którym mowa w ust. 2.

Rozporządzenie będzie miało zastosowanie do obcych statków powietrznych, które nie posiadają świadectwa albo wykonują lot w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatości do lotu, jeżeli wykonanie lotu przez te statki powietrzne nie zagrazi bezpieczeństwu, z zastrzeżeniem, że zwolnione z uzyskania zezwolenia zostaną statki powietrzne lotnictwa ogólnego, które zostały określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia nr 2018/1139/UE.

Zwolnienie z uzyskania zezwolenia statków powietrznych lotnictwa ogólnego, które zostały określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia 216/2008/WE w lit a(i), oraz lit. c ma na celu wykonanie rekomendacji ECAC nr INT.S/11-1 oraz ECAC/35-1.

Zakres regulacji

Mając na uwadze wymagania określone w art. 145a ustawy – Prawo lotnicze w zakresie wydawania tymczasowego zezwolenia na lot obcych statków powietrznych, swoim merytorycznym zakresem rozporządzenie obejmuje określenie informacji, jakie ma zawierać wniosek o tymczasowe zezwolenie na lot dla obcego statku powietrznego, dokumenty dołączane do tego wniosku oraz wzór tymczasowego zezwolenia na lot.

Zezwolenie na lot wydawane będzie w drodze decyzji administracyjnej przyznającej uprawnienie na wlot. W związku z tym wzór tego dokumentu określony w rozporządzeniu nie musi posiadać elementów niezbędnych dla wydania decyzji administracyjnej, te elementy będą określone w samej treści decyzji, która nie wymaga dodatkowego wzoru. W tym zakresie bezpośrednie zastosowanie znajdą przepisy ustawy Kodeks postępowania administracyjnego.

Sposób postępowania przy wydawaniu tymczasowego zezwolenia i termin jego ważności wynika bezpośrednio z przepisów ustawy Kodeks postępowania administracyjnego. Zgodnie z art. 107 § 3 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego uzasadnienie faktyczne decyzji powinno zawierać wskazanie faktów, które organ uznał za udowodnione, dowodów, na których się oparł, oraz przyczyn, z powodu których innym dowodom odmówił wiarygodności i mocy dowodowej.

Zgodnie z § 4 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia – stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523). Wejście w życie projektowanych przepisów nie wpłynie na sposób rozpatrywania wniosków o wydanie tymczasowego zezwolenia na lot w taki sposób, aby zachodziła konieczność zastosowania dłuższego terminu *vacatio legis*.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. 2017 poz. 2077, z późn. zm.) należy podnieść, że projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na

sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. 2002 poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Mając na uwadze § 52 w związku z § 170 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. 2016 poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej, w tym z:

1) rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającym przepisy wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.);

2) rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdolności 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.).

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie tymczasowego zezwolenia na lot obcych statków powietrznych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie projektowanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie tymczasowego zezwolenia na lot obcych statków powietrznych ma na celu potrzebę ponownego uregulowania przepisów prawa krajowego, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 kwietnia 2013 r. w sprawie tymczasowego zezwolenia na lot obcych statków powietrznych (Dz. U. poz. 486) w związku z dodaniem w art. 145a ustawy Prawo lotnicze ust. 1a i ust. 1b i zmianą zakresu upoważnienia ministra, o którym mowa w ust. 2. Przepisy zawarte w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 kwietnia 2013 r. w sprawie tymczasowego zezwolenia na lot obcych statków powietrznych (Dz. U. poz. 486) wykraczają poza upoważnienie, o którym mowa w art. 145a ust. 2 ustawy Prawo lotnicze.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Mając na uwadze wymagania określone w art. 145a ustawy Prawo lotnicze w zakresie wydawania tymczasowego zezwolenia na lot obcych statków powietrznych, swoim merytorycznym zakresem rozporządzenie obejmuje określenie wzoru tymczasowego zezwolenia na lot, wzoru wniosku o wydanie zezwolenia oraz dokumenty i dane niezbędne do przedstawienia podczas składania wniosku o wydanie zezwolenia.

Oczekiwany efekt jest jasność i spójność przepisów.

Rozporządzenie będzie miało zastosowanie do obcych statków powietrznych, które nie posiadają świadectwa albo wykonują lot w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatności do lotu, jeżeli wykonanie lotu przez te statki powietrzne nie zagrazi bezpieczeństwu, z zastrzeżeniem, że zwolnione z uzyskania zezwolenia zostaną statki powietrzne lotnictwa ogólnego, które zostały określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia 216/2008/WE w lit a(i), c, e, f, g, i, j.

Zwolnienie z uzyskania zezwolenia statków powietrznych lotnictwa ogólnego, które zostały określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia 216/2008/WE w lit a(i), oraz lit. c ma na celu wykonanie rekomendacji ECAC nr INT.S/11-1 oraz ECAC/35-1.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Kraje UE zgodnie z rozporządzeniem 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 uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EEG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.) mają obowiązek realizacji celów określonych w art. 2 tego rozporządzenia „Podstawowym celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie i utrzymanie wysokiego, ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie”. Sposobem osiągnięcia tego celu jest zgodnie z ww. rozporządzeniem między innymi: przygotowanie, przyjęcie i ujednolicone stosowanie wszystkich niezbędnych aktów, oraz ujednolicone wykonywanie wszelkich niezbędnych aktów przez krajowe nadzory lotnicze oraz przez Agencję w ich odpowiednich zakresach kompetencji. W związku z powyższym Polska wdraża ww. zasady mając na uwadze wymagania EASA w zakresie zdadności statków powietrznych do lotu. Standardem w tym zakresie są zapisy Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Określa kompetencje Prezesa Urzędu w zakresie wydawania

tymczasowego zezwolenia na lot dla obcego statku powietrznego, jeżeli wykonanie lotu nie zagrazi bezpieczeństwu.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt w ramach konsultacji publicznych zostanie przedstawiony do zaopiniowania następującym podmiotom:

- 1) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 2) Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo;
- 3) Krajowe Towarzystwo Lotnicze „AOPA” Poland, ul. Gen. Kaliskiego 57 lok. 11, 01-476 Warszawa;
- 4) Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego EAA 991, ul. Mikołaja Kopernika 5, 33-300 Nowy Sącz;
- 5) General Aviation Sp. z o. o., ul. Gen. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 6) ZAKŁADY LOTNICZE Margański & Mysłowski S.A., ul. Górnicza 107, 43-502 Czechowice Dziedzice;
- 7) Allstar PZL Glider Sp. z o.o., ul. Cieszyńska 325, 43-300 Bielsko-Biała;
- 8) Henryk Mynarski, Zakład Szybowcowy „Jeżów”, ul. Długa 93, 58-521 Jeżów Sudecki;
- 9) Lotnicze Zakłady Produkcyjno –Naprawcze „Aero-Kros” Sp. z o.o., ul. Lotników 20, 38-400 Krosno;
- 10) AERO AT Sp. z o.o., ul. Cop 2, 39-300 Mielec;
- 11) Instytut Lotnictwa w Warszawie, al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 12) Business Centre Club – Związek Pracodawców, ul. Pl. Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 13) AT-P Aviation Sp. z o.o., ul. Jugosłowiańska 15/239, 03-984 Warszawa;
- 14) Politechnika Rzeszowska, Wydział Budowy Maszyn i Lotnictwa, Al. Powstańców Warszawy 8, 35-959 Rzeszów;
- 15) Politechnika Warszawska, Wydział Mechaniczny Energetyki i Lotnictwa, al. Niepodległości 222, 00-663 Warszawa;
- 16) Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych (ITWL), ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa;
- 17) Flytronic Sp. z .o.o., ul. Bojkowska 43, 44-100 Gliwice;
- 18) J&AS Aero Design Sp. z o.o., ul. Aleksandra 24/26/26G, 93-418 Łódź;
- 19) Air Res Aviation Sp. z o.o., Lotnisko Jasionka, 36-002 Jasionka;
- 20) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego “PZL-Świdnik” S.A., al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik;
- 21) Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o.o., ul. Wojska Polskiego 3, 39-300 Mielec;
- 22) PZL Warszawa Okęcie S.A., al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 23) DRABPOL Sp. Jawna, P. Drabczyński i Wspólnik, ul. Akacjowa 24/26, 42-233 Mykanów k/Częstochowy.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Saldo ogółem												0
budżet państwa												0
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych.											

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
Niemierzalne												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń.												

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz: Oczekiwanym efektem jest jasność i spójność przepisów.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie wpłynie. Zmiany dotyczą prowadzenia nadzoru i spełnienia wymagań przez obce statki powietrzne EASA i nie EASA.

10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Nie dotyczy.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Od dnia, w którym wejdą w życie znowelizowane przepisy rozporządzenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Planowany efekt powstanie po wejściu w życie projektu. Brak konieczności określenia mierników.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym

Na podstawie art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 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 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 4) szczegółowe warunki i tryb uznawania certyfikatów zagranicznych;
- 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.

§ 2. 1. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) instrukcje wykonawcze – dokumenty opracowane przez podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu, które określają metody, warunki i ograniczenia wykonywania działalności zapewniające prawidłowe wykonanie czynności lub bezpieczne korzystanie z urządzeń technicznych, w tym dokumentację systemu zarządzania oraz programy szkolenia personelu;
- 2) przedłużenie ważności certyfikatu – kolejne wydanie certyfikatu temu samemu podmiotowi przed jego wygaśnięciem na okres następujący bezpośrednio po upływie ważności dotychczasowego certyfikatu;
- 3) wznowienie ważności certyfikatu – kolejne wydanie certyfikatu temu samemu podmiotowi po wygaśnięciu ważności dotychczasowego certyfikatu albo po zawieszeniu takiego certyfikatu;
- 4) niezgodność:
 - a) w odniesieniu do obszaru operacji lotniczych nieprawidłowości, o których mowa w pkt ARO.GEN.350 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.²⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 965/2012”,
 - b) w odniesieniu do obszaru personelu lotniczego nieprawidłowości, o których mowa w pkt ARA.GEN.350 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

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 227 z 24.08.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 23 z 28.01.2014, str. 27, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2014, str. 17, Dz. Urz. UE L 123 z 24.04.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 24 z 30.01.2015, str. 5, Dz. Urz. UE L 106 z 24.04.2015, str. 18, Dz. Urz. UE L 206 z 01.08.2015, str. 21 oraz Dz. Urz. UE L 330 z 16.12.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 198 z 23.07.2016, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 55 z 02.03.2017, str. 1.

- Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.³⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1178/2011”,
- c) w odniesieniu do obszaru lotnisk nieprawidłowości, o których mowa w pkt ADR.AR.C.055 załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego 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), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 139/2014”,
 - d) w odniesieniu do obszaru zdatności do lotu dla organizacji produkującej i projektującej ustalenia, o których mowa w pkt 21.A.125.B, 21.A.158 i 21.A.258 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 dotyczącego certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, z późn. zm.⁴⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 748/2012”,
 - e) w odniesieniu do obszaru ciągłej zdatności do lotu odpowiednio dla organizacji obsługi technicznej, zarządzania ciągłą zdatnością do lotu i przeglądu zdatności do lotu oraz dla organizacji obsługi technicznej i napraw niezgodności, o których mowa w pkt M.A.619, M.A.716 i M.A.905 załącznika I 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 (Dz. Urz. UE L 362, z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.⁵⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1321/2014”, oraz niezgodności, o których mowa w pkt 145.A.95 załącznika II do tego rozporządzenia,
 - f) w odniesieniu do organizacji szkolących mechaników niezgodności, o których mowa w pkt 147.A.160 załącznika IV do rozporządzenia nr 1321/2014,
 - g) w zakresie nieuregulowanym w lit. a–f, nieprawidłowości klasyfikowane jako:
 - niezgodność poziomu 1 – stanowiąca bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa działalności w lotnictwie cywilnym oraz wymagająca natychmiastowego usunięcia jej przyczyn, skutkująca natychmiastowym wstrzymaniem wszelkich związanych z nią działań lub operacji do momentu jej trwałego usunięcia, a w przypadku niezgodności z obszarów zarządzania ruchem lotniczym (ATM) i służb żeglugi powietrznej (ANS), przy należyтым uwzględnieniu bezpieczeństwa ciągłości zapewniania służb żeglugi powietrznej,
 - niezgodność poziomu 2:
 - która może doprowadzić do niezgodności poziomu 1 albo trwale obniżyć bezpieczeństwo działalności w lotnictwie cywilnym lub utrudnić spełnienie wymagań bezpieczeństwa działalności w lotnictwie cywilnym i wymaga usunięcia przyczyn i skutków tej niezgodności w terminie wskazanym w zaakceptowanym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, programie naprawczym,
 - o charakterze systemowym, która trwale obniża lub utrudnia spełnienie wymagań działalności w lotnictwie cywilnym innych niż dotyczące bezpieczeństwa i która wymaga usunięcia przyczyn i skutków tej niezgodności w terminie wskazanym w zaakceptowanym przez Prezesa Urzędu programie naprawczym,
 - niezgodność odpowiadająca kategoriom ocen stanu ochrony, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 100 z 05.04.2012, str. 1, Dz. Urz. UE L 23 z 28.01.2014, str. 25, Dz. Urz. UE L 74 z 14.03.2014, str. 33, Dz. Urz. UE L 74 z 18.03.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 91 z 07.04.2016, str. 1.

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 4 z 09.01.2013, str. 36, Dz. Urz. UE L 23 z 28.01.2014, str. 12, Dz. Urz. UE L 167 z 01.07.2015, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 3 z 06.01.2016, str. 3.

⁵⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 176 z 07.07.2015, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 16.

2. Nieprzeprowadzenie działań określonych w programie naprawczym, o którym mowa w ust. 2 pkt 4 lit. g tiret drugie, we wskazanym terminie powoduje podniesienie statusu stwierdzonych niezgodności do poziomu 1.

Rozdział 2

Klasyfikacja procesów certyfikacji i rodzaje certyfikatów

§ 3. Sprawdzenie czy podmiot wnioskujący spełnia wymagania niezbędne do:

- 1) wydania certyfikatu,
- 2) wznowienia ważności certyfikatu,
- 3) przedłużenia ważności certyfikatu, w przypadku certyfikatów wydanych na czas określony,
- 4) zmiany certyfikatu, w tym rozszerzenia jego zakresu
- jest dokonywane w procesie certyfikacji.

§ 4. Ustala się następujące rodzaje certyfikatów:

- 1) certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate) – potwierdzający spełnienie przez podmiot wykonujący działalność gospodarczą wymagań w zakresie przewozu lotniczego z wykorzystaniem:
 - a) samolotów,
 - b) śmigłowców,
 - c) szybowców,
 - d) balonów;
- 2) certyfikat usług lotniczych (AWC – Aerial Works Certificate) – potwierdzający spełnienie przez podmiot wykonujący działalność gospodarczą wymagań w zakresie świadczenia usług lotniczych innych niż przewóz lotniczy z wykorzystaniem statków powietrznych, dla których jest wymagane świadectwo zdatności do lotu;
- 3) certyfikat dla zatwierdzonej organizacji szkolenia (ATO – Approved Training Organization) – potwierdzający zdolność podmiotu do prowadzenia szkolenia personelu lotniczego, z wyjątkiem personelu lotniczego, o którym mowa w pkt 5;
- 4) certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie obsługi technicznej (MTO Part-147 – Maintenance Training and Examination Organization) – potwierdzający zdolność podmiotu do prowadzenia szkolenia i egzaminowania w zakresie wymaganym do uzyskania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego oraz wpisywanych do niej uprawnień;
- 5) certyfikat ośrodka szkolenia lotniczego personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych (CTO – Certified Training Organization) – potwierdzający zdolność podmiotu do prowadzenia szkolenia personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, wymienionego w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. j, s oraz t ustawy, a także personelu lotniczego, o którym mowa w art. 94 ust. 6 pkt 5 ustawy, w zakresie wymaganym do uzyskania licencji oraz wpisywanych do niej uprawnień;
- 6) certyfikat ośrodka szkolenia lotniczego mechaników lotniczych obsługi technicznej (AMTO – Approved Maintenance Training Organization) – potwierdzający zdolność podmiotu do prowadzenia szkolenia mechaników lotniczych obsługi technicznej, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 3 ustawy, w zakresie wymaganym do uzyskania licencji oraz wpisywanych do niej uprawnień;
- 7) certyfikat organizacji szkolącej kontrolerów ruchu lotniczego (ATCO TO – Air Traffic Controller Training Organisation) – 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;
- 8) certyfikat organizacji szkolącej personel służb informacji powietrznej (FISP TO – Flight Information Service Personnel Training Organisation) – 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;
- 9) certyfikat lotniska (ADRC – Aerodrome Certificate) – potwierdzający spełnienie przez podmiot wymagań związanych z bezpieczną eksploatacją lotniska użytku publicznego;

- 10) certyfikat agenta obsługi naziemnej (AHAC – Airport Handling Agent Certificate) – potwierdzający spełnienie przez podmiot wymagań w zakresie prowadzenia obsługi naziemnej statków powietrznych wykonywanej na rzecz przewoźników lotniczych w zakresie:
 - a) obsługi materiałów niebezpiecznych,
 - b) zaopatrywania statków powietrznych w materiały napędowe;
- 11) certyfikat jednostki obsługi technicznej i napraw (AMO – Approved Maintenance Organization) – potwierdzający zdolność podmiotu do wykonywania obsługi technicznej wyrobów lotniczych, części i akcesoriów;
- 12) certyfikat projektowania, produkcji i obsługi – potwierdzający zdolność podmiotu do projektowania, produkcji i obsługi statków powietrznych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy;
- 13) certyfikat podmiotu projektującego, produkującego i obsługującego statki powietrzne kategorii specjalnej – potwierdzający zdolność podmiotu do projektowania, produkcji i obsługi statków powietrznych kategorii specjalnej, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 53c ust. 1 ustawy;
- 14) certyfikat podmiotu produkującego wyroby, części i akcesoria (POA – Production Organization Approval) – potwierdzający zdolność podmiotu do produkowania wyrobów lotniczych, części i akcesoriów;
- 15) certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAMO – Continuing Airworthiness Management Organisation) – potwierdzający zdolność podmiotu do zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych;
- 16) certyfikat instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej (ANSP – Air Navigation Service Provider) – potwierdzający zdolność podmiotu do świadczenia usług w zakresie:
 - a) służb ruchu lotniczego (ATS – Air Traffic Services) obejmujących:
 - służby kontroli obszaru (ACC – Area Control Service),
 - służby kontroli zbliżania (APP – Approach Control Service),
 - służby kontroli lotniska (TWR – Aerodrome Control Service),
 - służby informacji powietrznej (FIS – Flight Information Service) i służby alarmowej (Alerting Service),
 - służby lotniskowej informacji powietrznej (AFIS – Aerodrome Flight Information Service),
 - służbę alarmową (Alerting Service),
 - Biuro Odpraw Załóg (ARO – Air Traffic Services Reporting Office),
 - b) służb łączności, nawigacji i dozoru (CNS – Communication, Navigation and Surveillance Services) obejmujących:
 - służby łączności (COM – Communication Service),
 - służby nawigacji (NAV – Navigation Service),
 - służby dozoru (SUR – Surveillance Service),
 - c) służb meteorologicznych (MET – Meteorological Services),
 - d) służby informacji lotniczej (AIS – Aeronautical Information Service).

§ 5. 1. Nieodłączną część certyfikatu mogą stanowić specyfikacje albo zakresy zatwierdzenia, w których określa się szczególne uprawnienia albo warunki lub ograniczenia nałożone na posiadacza certyfikatu w związku z korzystaniem z udzielonych w nim uprawnień, chyba że z przepisów rozdziału 5 wynika obowiązek dołączenia do certyfikatu specyfikacji lub zakresów zatwierdzenia.

2. Wzór certyfikatu, o którym mowa w § 4 pkt 2, 5, 6, 8, 10, 12, 13 i 16, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 6. Certyfikaty, specyfikacje oraz zakresy zatwierdzenia, o których mowa w § 5, są sporządzane w językach polskim i angielskim.

§ 7. 1. Certyfikat jest wydawany w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu, a drugi pozostaje w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, zwanym dalej „Urzędem”.

2. Wydane certyfikaty są wpisywane do ewidencji certyfikatów prowadzonej przez Prezesa Urzędu.

Rozdział 3

Tryb prowadzenia procesu certyfikacji

§ 8. 1. Do przeprowadzenia procesu certyfikacji działalności lotniczej Prezes Urzędu powołuje każdorazowo zespół certyfikujący.

2. W skład zespołu certyfikującego mogą wchodzić eksperci niebędący pracownikami Urzędu upoważnieni przez Prezesa Urzędu do wykonywania czynności w procesie certyfikacji, posiadający kwalifikacje, umiejętności i praktykę oraz potwierdzone uprawnienia zawodowe w określonej specjalności, właściwi do prowadzenia określonego procesu certyfikacji.

§ 9. 1. Proces certyfikacji składa się z następujących etapów:

- 1) złożenia wniosku – polegającego na ocenie, czy wniosek spełnia wymogi formalne, o których mowa w § 15 i § 16;
- 2) oceny dokumentacji – polegającego na szczegółowym sprawdzeniu adekwatności dostarczonej dokumentacji do zakresu wnioskowanej działalności i jej zgodności z wymaganiami, o których mowa w rozdziale 5;
- 3) praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań – polegającego na przeprowadzeniu czynności sprawdzających w podmiocie wnioskującym o wydanie certyfikatu i u jego podwykonawców, jeżeli są wskazani we wniosku, w ich rzeczywistym środowisku działalności, w tym niezbędnych testów praktycznych, prowadzących do wykazania przez podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu, że:
 - a) posiada on zdolność wykonywania działalności w lotnictwie cywilnym,
 - b) spełnia wymagania, o których mowa w rozdziale 5, stanowiące podstawę certyfikacji,
 - c) zapewnia wykonywanie wnioskowanej działalności zgodnie z instrukcjami wykonawczymi lub innymi dokumentami pozytywnie zweryfikowanymi przez Prezesa Urzędu na etapie oceny dokumentacji;
- 4) akceptacji dokumentów wymaganych do prowadzenia certyfikowanej działalności w lotnictwie cywilnym, na podstawie przepisów, o których mowa w rozdziale 5.

2. W przypadku przedłużania ważności certyfikatu praktyczna weryfikacja spełnienia wymagań, o której mowa w ust. 1 pkt 3, jest realizowana w oparciu o wyniki czynności, o których mowa w art. 162 ust. 1 ustawy.

3. Czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, w procesie certyfikacji lotnisk mogą być prowadzone równocześnie.

4. Podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu po raz pierwszy może przed etapem złożenia wniosku wystąpić do Prezesa Urzędu o przeprowadzenie etapu informacyjnego, który polega na zapoznaniu podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu z obowiązującymi przepisami prawa regulującymi szczegółowe warunki, tryb dokonywania, zakres i kryteria oceny oraz praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań i procedury prowadzenia procesów certyfikacji.

§ 10. Wniosek o wydanie certyfikatu albo o wznowienie ważności certyfikatu, którego ważność wygasła albo była zawieszona dłużej niż przez 12 miesięcy, składa się nie później niż 120 dni kalendarzowych przed planowaną datą rozpoczęcia wnioskowanej działalności.

§ 11. Wniosek o wznowienie ważności certyfikatu, którego ważność wygasła albo była zawieszona nie dłużej niż przez 12 miesięcy, składa się nie później niż 80 dni kalendarzowych przed planowaną datą rozpoczęcia wnioskowanej działalności.

§ 12. 1. Wniosek o przedłużenie ważności certyfikatu składa się nie później niż 40 dni kalendarzowych przed datą upływu ważności certyfikatu.

2. Jeżeli zakres złożonego wniosku nie wykracza poza zakres aktualnie posiadanego certyfikatu, specyfikację albo zakres zatwierdzenia, podmiot wnioskujący składa wyłącznie wniosek o przedłużenie ważności certyfikatu, chyba że dokumenty wymagane do złożenia wniosku, będące w posiadaniu Urzędu, są nieaktualne.

§ 13. 1. Wniosek o rozszerzenie lub inną zmianę posiadanego certyfikatu składa się nie później niż 40 dni kalendarzowych przed przewidywaną datą stosowania zmiany, z wyjątkiem wniosku o ograniczenie zakresu posiadanego certyfikatu.

2. Jeżeli z zakresu wnioskowanej zmiany, o której mowa w ust. 1, nie wynika konieczność przeprowadzenia praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań, o której mowa w § 9 ust. 1 pkt 3,

Prezes Urzędu może odstąpić od tego etapu procesu certyfikacji, kierując się w szczególności posiadanymi dokumentami oraz wynikami przeprowadzonych kontroli, o których mowa w dziale II w rozdziale 3 ustawy.

3. Wniosek o zmianę certyfikatu w zakresie:

- 1) zmiany nazwy, siedziby lub adresu do korespondencji podmiotu wnioskującego składa się niezwłocznie po zaistnieniu zmiany;
- 2) informacji dotyczącej operacyjnego punktu kontaktowego – w zakresie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate) – składa się nie później niż 10 dni kalendarzowych przed dokonaniem zmiany.

4. W przypadku złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 3, proces certyfikacji nie obejmuje etapu praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań.

§ 14. 1. Jeżeli ze złożoności przeprowadzanego procesu certyfikacji wynika konieczność przeprowadzenia długotrwałego postępowania dowodowego albo dokonania przez podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu istotnych zmian organizacyjnych lub kadrowych w przedsiębiorstwie, przeszkolenia znacznej liczby personelu lub nabycia przez ten podmiot niezbędnego doświadczenia w prowadzeniu wnioskowanej działalności, terminy dla dokonania tych czynności i termin zakończenia procesu certyfikacji są ustalane wspólnie przez Prezesa Urzędu i podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu.

2. Jeżeli przeprowadzany proces certyfikacji zostanie zakończony przed datą określoną przez podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu we wnioskach, o których mowa w § 10–13, jako data rozpoczęcia działalności, Prezes Urzędu wydaje certyfikat przed tą datą.

Rozdział 4

Wniosek i dokumenty wymagane w procesie certyfikacji

§ 15. 1. Podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu, przedłużenie ważności certyfikatu albo o wznowienie ważności certyfikatu składa wniosek zawierający następujące informacje:

- 1) imię i nazwisko i adres do korespondencji, firmę albo nazwę, siedzibę i adres do korespondencji podmiotu wnioskującego;
- 2) nazwisko, stanowisko służbowe, numer telefonu, numer faksu oraz adres poczty elektronicznej osoby upoważnionej do złożenia wniosku;
- 3) rodzaj certyfikatu, o którego wydanie ubiega się podmiot;
- 4) nazwy poszczególnych rodzajów i form działalności w lotnictwie cywilnym, jakie podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu zamierza poddać procesowi certyfikacji;
- 5) planowany termin rozpoczęcia wnioskowanej działalności w lotnictwie cywilnym;
- 6) opis i zakres planowanej albo prowadzonej działalności;
- 7) ogólną charakterystykę zasobów z uwzględnieniem:
 - a) opisu potrzeb wynikających z zakresu wskazanej we wniosku działalności,
 - b) środków, urządzeń i infrastruktury, jakie będą wykorzystane do prowadzenia wskazanej we wniosku działalności;
- 8) miejsce, zakres i obszar prowadzenia wskazanej we wniosku działalności;
- 9) imiona i nazwiska osób wchodzących w skład personelu kierowniczego wymaganego właściwymi przepisami, o których mowa w rozdziale 5, podejmujących decyzje wpływające na stan bezpieczeństwa wskazanej we wniosku działalności, wraz z informacją o ich kwalifikacjach i doświadczeniu;
- 10) informacje wymagane na podstawie przepisów, o których mowa w rozdziale 5.

2. Jeżeli podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu złoży wniosek o wydanie certyfikatu na różne zakresy działalności, o których mowa w § 4, procesy certyfikacji prowadzi się odrębnie dla każdego zakresu działalności i wydaje się odrębne certyfikaty, z zastrzeżeniem certyfikatu, o którym mowa w § 4 pkt 14, dla którego prowadzi się jeden proces certyfikacji i wydaje się jeden certyfikat.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, instrukcje wykonawcze dla różnych zakresów działalności mogą mieć formę wspólnego dokumentu, z uwzględnieniem przepisów, o których mowa w rozdziale 5.

§ 16. 1. Do wniosku, o którym mowa w § 15, dołącza się następujące dokumenty:

- 1) kopię wypisu z właściwego rejestru albo ewidencji, określającego status prawny podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu, wskazującego zakres wskazanej we wniosku działalności, o ile podmiot ten podlega obowiązkowemu wpisowi do takiego rejestru albo takiej ewidencji;
- 2) kopię dowodu wniesienia opłaty lotniczej, jeżeli opłata lotnicza jest wymagana;
- 3) oświadczenie podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu w zakresie dostosowania wielkości organizacji do skali i zakresu prowadzenia operacji, jeżeli takie oświadczenie jest wymagane;
- 4) kopię dokumentacji potwierdzającej kwalifikacje i doświadczenie osób, o których mowa w § 15 ust. 1 pkt 9;
- 5) szczegółowy wykaz zasobów, w tym personelu oraz urządzeń technicznych, jakie będą wykorzystane do prowadzenia wskazanej we wniosku działalności;
- 6) opis systemu zarządzania i struktury organizacyjnej podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu;
- 7) projekt szczegółowego programu testów praktycznych, o ile są wymagane;
- 8) egzemplarz instrukcji wykonawczych wymaganych na podstawie przepisów, o których mowa w rozdziale 5;
- 9) wykaz umów z podwykonawcami na świadczenie usług w zakresie działalności będącej przedmiotem certyfikacji na rzecz podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu;
- 10) inne dokumenty, wymagane na podstawie przepisów, o których mowa w rozdziale 5.

2. W przypadku wniosku o wydanie certyfikatu organizacji lub ośrodka szkolenia lotniczego, podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu może złożyć zamiast kopii wypisu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, kopię aktu założycielskiego szkoły lub placówki publicznej albo wyciąg z rejestru szkół i placówek oświatowych.

§ 17. Podmiot wnioskujący o rozszerzenie zakresu posiadanego certyfikatu lub wprowadzenia innej zmiany w certyfikacie, we wniosku przedstawia informacje, o których mowa w § 15 ust. 1 pkt 1–3 i 10, dane dotyczące zakresu wnioskowanej zmiany oraz dołącza dokumenty, o których mowa w § 16, w zakresie tej zmiany.

§ 18. Zespół certyfikujący przystępuje do etapu praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań po pozytywnym zakończeniu etapu oceny dokumentacji oraz otrzymaniu od podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu pisemnego oświadczenia o gotowości do poddania się praktycznej weryfikacji, z uwzględnieniem § 9 ust. 4.

§ 19. Zakres praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań przez podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu określają przepisy rozdziału 5.

§ 20. 1. W przypadku procesów certyfikacji w zakresie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate), certyfikatu usług lotniczych (AWC – Aerial Works Certificate), certyfikatu organizacji szkolącej personel służb informacji powietrznej (FISP TO – Flight Information Service Personnel Training Organisation), testy praktyczne, o których mowa w § 9 ust. 1 pkt 3, są realizowane zgodnie z warunkami i ograniczeniami określonymi w programie testów praktycznych, uwzględniającym warunki i ograniczenia eksploatacyjne użytego sprzętu lub wyposażenia, zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu oraz z uwzględnieniem instrukcji użytkowania sprzętu lub wyposażenia wydanych przez producentów tego sprzętu lub wyposażenia.

2. Warunkiem przystąpienia do testów praktycznych jest przedstawienie dokumentu potwierdzającego prawo do dysponowania sprzętem lub wyposażeniem, o którym mowa w ust. 1, a w przypadku statku powietrznego również ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w art. 209 ust. 1 ustawy.

3. Nie jest dopuszczalne zwolnienie z wykonania testów praktycznych w procesie wydania certyfikatu po raz pierwszy lub podczas wprowadzania nowego typu statku powietrznego, chyba że przepisy prawa Unii Europejskiej stanowią inaczej.

§ 21. Jeżeli w trakcie realizacji etapu praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań, o której mowa w § 9 ust. 1 pkt 3, zostanie stwierdzone, że podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu nie spełnia wymagań mających zastosowanie w odniesieniu do działalności lotniczej podlegającej certyfikacji, Prezes Urzędu wskazuje pisemnie zakres niespełniania wymagań.

§ 22. Przed wydaniem certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate), certyfikatu usług lotniczych (AWC – Aerial Works Certificate) i certyfikatu dla zatwierdzonej organizacji szkolenia (ATO – Approved Training Organization) podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu dostarcza dokumenty potwierdzające prawo do dysponowania statkami powietrznymi, które będą wykorzystywane do prowadzenia wskazanej we wniosku działalności.

§ 23. Przedłużenia ważności certyfikatu dokonuje się na czas nie dłuższy niż:

- 1) 24 miesiące, jeżeli w procesie certyfikacji lub podczas czynności, o których mowa w art. 162 ust. 1 ustawy, stwierdzono, że niezgodności inne niż niezgodności poziomu 1 lub kategorii 4 oceny stanu ochrony, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy, nie zostały skutecznie usunięte w terminie uzgodnionym w zatwierdzonym programie działań naprawczych;
- 2) 36 miesięcy, jeżeli w procesie certyfikacji lub podczas czynności, o których mowa w art. 162 ust. 1 ustawy, nie stwierdzono niezgodności albo po usunięciu wszystkich niezgodności stwierdzonych podczas tych kontroli.

Rozdział 5

Szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji

§ 24. 1. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji w odniesieniu do:

- 1) samolotów – określa rozporządzenie nr 965/2012;
- 2) śmigłowców – określają przepisy JAR-OPS 3 (Zarobkowy przewóz lotniczy – śmigłowce), wprowadzone do stosowania przepisami wydanymi na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 2 ustawy albo w rozporządzeniu nr 965/2012;
- 3) szybowców i balonów wolnych – określa rozporządzenie nr 965/2012;
- 4) balonów na uwięzi – określają przepisy wydane na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy dotyczące balonów wolnych stosowane odpowiednio.

2. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji w odniesieniu do balonów na uwięzi określają przepisy wydane na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy dotyczące balonów wolnych stosowane odpowiednio.

3. Certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operation Certificate) zawiera dodatkowe specyfikacje dla każdego typu użytkowanego statku powietrznego.

4. Wzór certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate) dla podmiotów poddanych certyfikacji zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 965/2012, określa dodatek I do załącznika II rozporządzenia nr 965/2012.

5. Wzór certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operation Certificate) w pozostałych przypadkach określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 25. 1. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu usług lotniczych (AWC – Aerial Works Certificate) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji określają przepisy wydane na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy.

2. Certyfikat usług lotniczych (AWC – Aerial Works Certificate) zawiera dodatkowe specyfikacje dla każdego typu użytkowanego statku powietrznego.

§ 26. 1. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu dla zatwierdzonej organizacji szkolenia (ATO – Approved Training Organization) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji określa załącznik I (część FCL) oraz załącznik VII (podczęść ATO) do rozporządzenia nr 1178/2011.

2. Wzór certyfikatu dla zatwierdzonej organizacji szkolenia lotniczego (ATO – Approved Training Organization) określa dodatek III do załącznika VI do rozporządzenia nr 1178/2011.

§ 27. 1. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie obsługi technicznej (MTO Part-147 – Maintenance Training and Examination Organization) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji określa załącznik III Część 66 i załącznik IV Część 147 do rozporządzenia nr 1321/2014.

2. Wzór certyfikatu podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie obsługi technicznej (MTO Part-147 – Maintenance Training and Examination Organization) określa dodatek II do załącznika IV do rozporządzenia nr 1321/2014.

3. Wzór specyfikacji do certyfikatu podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie obsługi technicznej (MTO Part-147 – Maintenance Training and Examination Organization) określa dodatek II do załącznika IV do rozporządzenia nr 1321/2014.

§ 28. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu ośrodka szkolenia lotniczego personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych (CTO – Certified Training Organization) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji określają przepisy wydane na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy.

§ 29. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu ośrodka szkolenia lotniczego mechaników lotniczych obsługi technicznej (AMTO – Approved Maintenance Training and Examination Organization) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji określają przepisy wydane na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy.

§ 30. 1. W stosunku do podmiotu wnioskującego o uzyskanie certyfikatu organizacji szkolącej kontrolerów ruchu lotniczego (ATCO TO – Air Traffic Controller Training Organization) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji:

- 1) określa część ATCO.OR rozporządzenia Komisji (UE) nr 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniającego rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2015/340”;
- 2) określają przepisy wydane na podstawie art. 104 ust. 1a ustawy.

2. Wzór certyfikatu organizacji szkolącej kontrolerów ruchu lotniczego (ATCO TO – Air Traffic Controller Training Organisation) określa dodatek 2 do załącznika II do rozporządzenia nr 2015/340.

§ 31. W stosunku do podmiotu wnioskującego o uzyskanie certyfikatu organizacji szkolącej personel służb informacji powietrznej (FISP TO – Flight Information Service Personnel Training Organisation) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji określają przepisy wydane na podstawie art. 104 ust. 1a ustawy.

§ 32. 1. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu lotniska (ADRC – Aerodrome Certificate) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji:

- 1) określa rozporządzenie Komisji (UE) 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 (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 te przepisy – w odniesieniu do lotnisk, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e 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 zmieniające 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 uchylające 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), ubiegających się o certyfikat, o którym mowa w art. 34 ust. 1 tego rozporządzenia;
- 2) określają przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy – w odniesieniu do lotnisk, którym przyznano zwolnienie, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia nr 2018/1139;
- 3) określają przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy – w odniesieniu do lotnisk, dla których Prezes Urzędu wydał decyzję o ograniczonej certyfikacji.

2. W stosunku do lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, zakres i kryteria oceny spełniania wymagań określają także przepisy wydane na podstawie art. 83 ust. 1, art. 85, art. 92 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy.

3. Do lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 1, nie stosuje się przepisów § 2 ust. 1 pkt 2, § 15–17, § 21, § 23 i § 41–46.

4. Dla lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 1, wzór certyfikatu określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

5. Dla lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 2, wzór certyfikatu określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

6. Dla lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 3, wzór certyfikatu określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 33. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu agenta obsługi naziemnej (AHAC – Airport Handling Agent Certificate) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji określa art. 160 ust. 4 ustawy, a w przypadku obsługi materiałów niebezpiecznych także przepisy wydane na podstawie art. 153b ustawy odnoszące się do warunków dotyczących postępowania z materiałami niebezpiecznymi transportowanymi drogą lotniczą.

§ 34. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu projektowania, produkcji i obsługi szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji określają przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy.

§ 35. 1. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu podmiotu projektującego, produkującego i obsługującego statki powietrzne kategorii specjalnej szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji określają przepisy wydane na podstawie art. 53c ust. 1 ustawy.

2. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu w zakresie obsługi technicznej i napraw statków powietrznych kategorii specjalnej, ich części i akcesoriów, szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji określają przepisy wydane na podstawie art. 53c ust. 1 ustawy.

3. Nieodłączną część certyfikatu projektowania, produkcji i obsługi stanowi zakres zatwierdzenia.

§ 36. 1. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu podmiotu produkującego wyroby, części i akcesoria (POA – Production Organization Approval) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji określa załącznik I Część 21 do rozporządzenia nr 748/2012.

2. Wzór certyfikatu podmiotu produkującego wyroby, części i akcesoria (POA – Production Organization Approval) określa dodatek X do załącznika I do rozporządzenia nr 748/2012.

§ 37. 1. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu jednostki obsługi technicznej i napraw (AMO – Approved Maintenance Organization) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji określają przepisy wydane na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy albo załącznik I lub II do rozporządzenia nr 1321/2014.

2. Wzór certyfikatu jednostki obsługi technicznej i napraw (AMO – Approved Maintenance Organization) na zgodność z załącznikiem I do rozporządzenia nr 1321/2014 określa dodatek V do załącznika I do rozporządzenia nr 1321/2014.

3. Wzór certyfikatu jednostki obsługi technicznej i napraw (AMO – Approved Maintenance Organization) na zgodność z załącznikiem II do rozporządzenia nr 1321/2014 określa dodatek III do załącznika II do rozporządzenia nr 1321/2014.

4. Wzór zakresu zatwierdzenia do certyfikatu jednostki obsługi technicznej i napraw (AMO – Approved Maintenance Organization) na zgodność z załącznikiem I do rozporządzenia nr 1321/2014 określa dodatek V do załącznika I do rozporządzenia nr 1321/2014.

5. Wzór zakresu zatwierdzenia do certyfikatu jednostki obsługi technicznej i napraw (AMO – Approved Maintenance Organization) na zgodność z załącznikiem II do rozporządzenia nr 1321/2014 określa dodatek III do załącznika II do rozporządzenia nr 1321/2014.

§ 38. 1. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu podmiotu zarządzającego ciągłą zdadnością do lotu (CAMO – Continuing Airworthiness Management Organisation) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji określają w przepisy wydane na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy albo załącznik I do rozporządzenia nr 1321/2014.

2. Wzór certyfikatu podmiotu zarządzającego ciągłą zdadnością do lotu (CAMO – Continuing Airworthiness Management Organisation) na zgodność z załącznikiem I do rozporządzenia nr 1321/2014 określa dodatek VI do załącznika I do rozporządzenia nr 1321/2014.

3. Wzór zakresu zatwierdzenia do certyfikatu zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAMO – Continuing Airworthiness Management Organisation) na zgodność z załącznikiem I do rozporządzenia nr 1321/2014 określa dodatek VI do załącznika I do rozporządzenia nr 1321/2014.

§ 39. W stosunku do podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej (ANSP – Air Navigation Service Provider) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji określa rozporządzenie Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 482/2008 i rozporządzenie (UE) 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 23, z późn. zm.⁶⁾).

§ 40. W stosunku do podmiotów wnioskujących o wydanie certyfikatów, o których mowa w § 24, § 32 ust. 1 pkt 2 i 3 i § 39, szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji określa dział IX ustawy i przepisy wydane na podstawie art. 187 i art. 189 ustawy, o ile mają zastosowanie na podstawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.

Rozdział 6

Uznawanie certyfikatów zagranicznych

§ 41. Postępowanie w sprawie uznania certyfikatu lub równoważnego dokumentu, o których mowa w art. 162a ust. 1 ustawy, zwanych dalej „certyfikatem zagranicznym”, wszczyna się na wniosek zainteresowanego podmiotu.

§ 42. Wniosek o wszczęcie postępowania w sprawie uznania certyfikatu zagranicznego zawiera:

- 1) oznaczenie wnioskodawcy obejmujące jego imię i nazwisko, adres do korespondencji, numer telefonu i faksu, adres poczty elektronicznej, albo firmę albo nazwę, siedzibę i adres do korespondencji, numer telefonu i faksu oraz adres poczty elektronicznej osoby uprawnionej do podejmowania czynności prawnych w jego imieniu;
- 2) nazwę i adres podmiotu, który wydał certyfikat zagraniczny;
- 3) nazwę, numer oraz datę ważności certyfikatu zagranicznego, który jest przedmiotem uznania;
- 4) imię i nazwisko, stanowisko służbowe, numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej pełnomocnika zamieszkałego w Rzeczypospolitej Polskiej reprezentującego wnioskodawcę;
- 5) wykaz statków powietrznych z podaniem ich znaków rejestracyjnych, w przypadku gdy nie zostały wskazane w certyfikacie zagranicznym, jeżeli uznanie certyfikatu zagranicznego dotyczy działalności związanej z eksploatacją statków powietrznych.

§ 43. 1. Do wniosku, o którym mowa w § 42, dołącza się:

- 1) kopię certyfikatu zagranicznego;
- 2) kopie specyfikacji i załączników, wydanych jako nieodłączne części certyfikatu zagranicznego – jeżeli dotyczy;
- 3) kopię dowodu wniesienia opłaty lotniczej za uznanie certyfikatu zagranicznego;
- 4) nazwę i treść przepisów, na podstawie których został wydany certyfikat zagraniczny podlegający uznaniu, wraz z oświadczeniem wnioskodawcy o zgodności tych przepisów z mającymi zastosowanie ze względu na zakres prowadzonej działalności przepisami międzynarodowymi, o których mowa w art. 3 ust. 5 ustawy, w tym normami lub zalecanymi metodami postępowania określonymi we właściwych Załącznikach do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.⁷⁾), zwanej dalej „Konwencją”;
- 5) kopie dokumentacji operacyjno-technicznej statków powietrznych objętych wnioskiem:
 - a) świadectw rejestracji,
 - b) świadectw zdadności do lotu,

⁶⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 132 z 03.05.2014, str. 53.

⁷⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. 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.

- c) poświadczeń przeglądu zdatności do lotu,
 - d) ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej,
 - e) świadectw zdatności w zakresie hałasu,
 - f) certyfikatu organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAMO – Continuing Airworthiness Management Organisation) albo dokumentu równoważnego dla tego certyfikatu, albo umowy na zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu podpisanej z organizacją zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAMO – Continuing Airworthiness Management Organisation);
- 6) pełnomocnictwo do działania lub pełnomocnictwo do odbioru dokumentów udzielone przez wnioskodawcę osobie fizycznej mającej miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – jeżeli pełnomocnictwo jest wymagane;
- 7) kopię zezwolenia TCO (Third Country Operators), o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiającym 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 (Dz. Urz. UE L 133 z 06.05.2014, str. 12) – jeżeli dotyczy;
- 8) oświadczenie wnioskodawcy:
- a) wyrażające zgodę na poddanie się audytowi, o którym mowa w art. 162a ust. 4 ustawy,
 - b) o liczbie zatrudnionych przez ten podmiot osób,
 - c) o zgodności kopii złożonych dokumentów z oryginałami, o którym mowa w art. 162a ust. 8 ustawy,
 - d) potwierdzające spełnienie wymagań w zakresie wyposażenia statków powietrznych do wykonywania operacji w europejskiej przestrzeni powietrznej,
 - e) że nie został on objęty zakazem prowadzenia operacji lotniczych na podstawie przepisów 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, z późn. zm.⁸⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2111/2005”.
2. Do wniosku wnioskodawca może dołączyć inne dokumenty potwierdzające spełnienie ze względu na zakres prowadzonej działalności wymagań określonych w przepisach międzynarodowych, o których mowa w art. 3 ust. 5 ustawy, norm lub zalecanych metod postępowania określonych we właściwych Załącznikach do Konwencji.
3. Prezes Urzędu może żądać od wnioskodawcy dodatkowych dokumentów, w tym, instrukcji lub zatwierdzeń szczególnych wydanych lub zatwierdzonych przez obce państwo, jeżeli w jego ocenie jest to konieczne dla uznania certyfikatu zagranicznego.

§ 44. 1. Po otrzymaniu wniosku Prezes Urzędu dokonuje oceny wstępnej zgodności certyfikatu zagranicznego pod względem spełniania przez wnioskodawcę ze względu na zakres prowadzonej działalności wymagań określonych w przepisach międzynarodowych, o których mowa w art. 3 ust. 5 ustawy.

2. Oceny wstępnej dokonuje się w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku.

3. Oceny wstępnej dokonuje się w oparciu o:

- 1) dokumenty i dane, o których mowa w § 42 i § 43;
- 2) informacje dotyczące poziomu bezpieczeństwa zapewnianego przez wnioskodawcę wynikające z przedstawionych dokumentów lub znane Prezesowi Urzędu z innych dostępnych źródeł.

4. Jeżeli w wyniku dokonanej oceny wstępnej zostanie stwierdzone, że wnioskodawca nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu:

- 1) odmawia uznania certyfikatu zagranicznego, jeżeli wynik oceny wskazuje, że dalsza ocena nie będzie skutkować uznaniem certyfikatu zagranicznego albo
- 2) przeprowadza poszerzoną ocenę, która może obejmować audyt.

5. W przypadku konieczności przeprowadzenia poszerzonej oceny, okres przeznaczony na przeprowadzenie oceny przedłuża się odpowiednio o czas potrzebny na poszerzoną ocenę.

⁸⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 14.

§ 45. Decyzja o uznaniu certyfikatu zagranicznego może zostać wydana bez przeprowadzenia poszerzonej oceny, w tym audytu w organizacji wnioskodawcy, jeżeli posiadacz certyfikatu zagranicznego posiada ważne zezwolenie TCO (Third Country Operators).

§ 46. Prezes Urzędu uznaje certyfikat zagraniczny w przypadku gdy:

- 1) stwierdzi, że certyfikat zagraniczny jest ważny;
- 2) stwierdzi, że wnioskodawca:
 - a) spełnia wymagania przepisów, o których mowa w § 44 ust. 1,
 - b) terminowo przekazał informacje wskazane do przekazania w następstwie przeprowadzenia przez Prezesa Urzędu poszerzonej oceny;
- 3) w państwie wnioskodawcy nie ma ograniczeń w zakresie certyfikacji podmiotu i nadzoru nad nim zgodnie ze stosownymi ze względu na zakres prowadzonej działalności wymaganiami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO);
- 4) wnioskodawca nie jest objęty zakazem wykonywania operacji nałożonym na podstawie rozporządzenia nr 2111/2005.

Rozdział 7

Zawieszanie i cofanie certyfikatów oraz ograniczanie uprawnień z nich wynikających

§ 47. 1. Prezes Urzędu wzywa posiadacza certyfikatu do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa pod rygorem zawieszenia certyfikatu, jeżeli:

- 1) w wyniku ustaleń kontroli została stwierdzona niezgodność poziomu 1 lub kategoria 4 oceny stanu ochrony lub
- 2) posiadacz certyfikatu nie zrealizował programu naprawczego lub
- 3) posiadacz certyfikatu wprowadził bez zezwolenia Prezesa Urzędu zmiany, o których mowa w art. 61 ust. 1 ustawy.

2. W wezwaniu Prezes Urzędu wskazuje szczegółowe wymagania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego, które zostały naruszone.

3. W programie naprawczym, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, posiadacz certyfikatu określa:

- 1) przedmiot działania korygującego;
- 2) służby lub osoby funkcyjne posiadacza certyfikatu odpowiedzialne za realizację i sprawdzenie wykonania działania korygującego;
- 3) terminy realizacji poszczególnych zadań programu naprawczego;
- 4) sposób udokumentowania wykonania działania korygującego;
- 5) sposób sprawdzenia skuteczności wykonanego działania korygującego i upewnienia się o trwałym wyeliminowaniu przyczyn powstania korygowanej nieprawidłowości;
- 6) obowiązek zatwierdzenia programu przez osobę do tego upoważnioną przez posiadacza certyfikatu.

4. Prezes Urzędu zawiesza certyfikat również na wniosek posiadacza certyfikatu.

5. Prezes Urzędu cofa certyfikat jeżeli, w terminie, na jaki certyfikat został zawieszony, posiadacz certyfikatu nie usunął naruszeń, o których mowa w ust. 1.

§ 48. 1. Prezes Urzędu wzywa posiadacza certyfikatu do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa pod rygorem ograniczenia określonych uprawnień wynikających z certyfikatu, jeżeli:

- 1) w wyniku ustaleń kontroli została stwierdzona niezgodność poziomu 1 lub kategoria 4 oceny stanu ochrony lub
- 2) posiadacz certyfikatu nie zrealizował programu naprawczego lub
- 3) posiadacz certyfikatu wprowadził bez zezwolenia Prezesa Urzędu zmiany, o których mowa w art. 61 ust. 1 ustawy

– a naruszenia dotyczą takiego zakresu działalności, jaki wiąże się z określonymi uprawnieniami.

2. Przepis § 47 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

3. Prezes Urzędu ogranicza określone uprawnienia wynikające z certyfikatu również na wniosek posiadacza certyfikatu.

§ 49. 1. Prezes Urzędu wzywa posiadacza certyfikatu do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa pod rygorem cofnięcia certyfikatu, jeżeli w wyniku ustaleń kontroli została

stwierdzona niezgodność poziomu 1 lub kategoria 4 oceny stanu ochrony, a dalsze prowadzenie działalności zagraża życiu lub zdrowiu ludzi lub porządkowi publicznemu.

2. Przepis § 47 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

Rozdział 8

Nadzór nad posiadaczem certyfikatu

§ 50. W celu sprawdzenia, czy podmiot, który uzyskał certyfikat:

- 1) spełnia wymagania, jakie zostały określone dla uzyskania tego certyfikatu w obowiązujących przepisach, oraz przestrzega warunków i ograniczeń wykonywania działalności w lotnictwie cywilnym, jakie Prezes Urzędu nałożył na niego w certyfikacie oraz w specyfikacjach albo zakresach zatwierdzenia, jeśli występują,
- 2) prowadzi działalność lotniczą zgodnie z wymaganiami, metodami, zasadami i procedurami, określonymi dla tej działalności w zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu instrukcjach wykonawczych,
- 3) utrzymuje strukturę organizacyjną oraz zatrudnia odpowiednio wykwalifikowany personel kierowniczy, nadzorujący i wykonawczy w liczbie dostatecznej dla wykonania wszystkich zaplanowanych i objętych przedmiotowym certyfikatem zadań,
- 4) utrzymuje środki techniczne i urządzenia wykorzystywane do prowadzenia działalności w lotnictwie cywilnym, a w szczególności eksploatowane statki powietrzne, w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ich użytkowania i obsługi,
- 5) wywiązuje się z zawartych umów związanych z prowadzoną działalnością w lotnictwie cywilnym,
- 6) wywiązuje się z innych obowiązków nałożonych na posiadacza certyfikatu w odrębnych przepisach

– Prezes Urzędu prowadzi okresowe i doraźne kontrole.

§ 51. 1. Kontrole okresowe prowadzone są zgodnie z zatwierdzonymi przez Prezesa Urzędu, indywidualnie dla każdego posiadacza certyfikatu, programami prowadzenia bieżącego nadzoru.

2. Program, o którym mowa w ust. 1, określa zakres merytoryczny każdego audytu oraz inspekcji, częstotliwość ich powtarzania w poszczególnych obszarach działalności podmiotu w lotnictwie cywilnym oraz roczny i kwartalny plan realizacji poszczególnych zadań inspekcyjnych.

3. Ogólne wytyczne dotyczące zasad i procedur prowadzenia bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu oraz konstrukcji programu, o których mowa w ust. 1 i 2, określają podręczniki certyfikacji.

§ 52. Posiadacz certyfikatu jest nadzorowany przez wyznaczonego inspektora z właściwej terytorialnie delegatury Urzędu, odpowiedzialnego za realizację programu, o którym mowa w § 51 ust. 1. W odniesieniu do organizacji, których wielkość lub złożoność struktury albo też zakres prowadzonej działalności w lotnictwie cywilnym tego wymaga. Prezes może wyznaczyć więcej niż jednego inspektora nadzorującego, wskazując tego, który jest upoważniony przedstawiać stanowiska Urzędu wobec nadzorowanego podmiotu.

Rozdział 9

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 53. Do postępowań o wydanie, wznowienie ważności, przedłużenie ważności, rozszerzenie albo zmianę zakresu certyfikatu wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 54. Do postępowań o uznanie certyfikatu zagranicznego, o których mowa w art. 162a ust. 1 ustawy, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 55. Do postępowań o zawieszenie, cofnięcie certyfikatu albo ograniczenie uprawnień z niego wynikających, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 56. Certyfikaty wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 57. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia⁹⁾.

MINISTER INFRASTRUKTURY

⁹⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 lipca 2017 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1400 oraz z 2018 r. poz. 1176), które na podstawie art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

WZÓR

RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO



REPUBLIC OF POLAND
PRESIDENT
OF THE CIVIL AVIATION
AUTHORITY

CERTYFIKAT

(wpisać nazwę certyfikatu w języku polskim zgodną z § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2018 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U.))

CERTIFICATE.....

(wpisać nazwę certyfikatu w języku angielskim zgodną z § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2018 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U.))

.....
(Numer certyfikatu/Certificate number)

Nazwa i adres posiadacza certyfikatu
Certificate Holder's Legal Name and Address

1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zaświadcza, że posiadacz tego certyfikatu spełnia wymagania przepisów Rzeczypospolitej Polskiej ustalone dla jego wydania w dziale VII ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U.) i został uznany za zdolnego do prowadzenia działalności polegającej na

.....
zgodnie z tymi przepisami oraz warunkami, ograniczeniami lub szczególnymi uprawnieniami określonymi w specyfikacjach operacyjnych albo zakresach zatwierdzenia załączonych do certyfikatu.

2. Certyfikat nie może być przekazany innemu podmiotowi i, o ile nie zostanie wcześniej zawieszony lub cofnięty, zachowuje ważność do dnia podanego poniżej.

1. President of the Civil Aviation Authority certifies that the holder of this certificate complies with the requirements in force in the Republic of Poland that are required by Part VII of the Aviation Law Act of 3 July 2002 (the Journal of Law), and has been found competent to conduct activity consisting in

.....
accordance with the above mentioned regulations, conditions, limitations and specific entitlements prescribed in the attached Operations Specifications or Terms of Approvals.

2. This Certificate is not transferable and unless sooner suspended or revoked, shall continue to be in effect until below stated date.

Wydano dnia:
(Date of issuance)

Ważny do:

(Valid until)

.....
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
(President of the Civil Aviation Authority)

WZÓR

CERTYFIKAT PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATE (AOC)		
	 RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego <i>President of the Civil Aviation Authority</i>	Telefon: <i>Telephone:</i> Faks: <i>Fax:</i> e-mail: Internet: www.ulc.gov.pl
Numer AOC / AOC Number: PL – _ _ / _ _	¹ Nazwa Posiadacza Certyfikatu Certificate Holder's Legal Name Nazwa handlowa [Nazwa handlowa] <i>Db a trading name</i> Adres²: [Miasto, kod pocztowy, ulica, numer domu, numer lokalu] <i>Operator address:</i> Telefon: [telefon do zarządu] <i>Telephone:</i> Fax [fax do zarządu] <i>Fax:</i> E-mail: [e-mail do zarządu] <i>E-mail:</i>	OPERACYJNY PUNKT KONTAKTOWY OPERATIONAL POINTS OF CONTACT Szczegóły dotyczące punktu kontaktowego, w którym bez zbędnej zwłoki można skontaktować się z nadzorującym operacje, wymienione są w załączniku __⁷ do certyfikatu. <i>Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in Enclosure __⁷ to the certificate.</i>
Termin upływu ważności: <i>Expiry date:</i> ³	Ten Certyfikat zaświadcza, że ⁴ jest upoważniony do wykonywania operacji zarobkowego przewozu lotniczego w zakresie określonym w załączonych specyfikacjach operacyjnych, w zgodności z instrukcją operacyjną, ...⁵ oraz odpowiednimi przepisami ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U.) i rozporządzeń wykonawczych. <i>This Certificate certifies that ⁴ is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached Operations Specifications, in accordance with the Operations Manual, ...⁵ and corresponding rules of Aviation Law Act of 3 July 2002 (the Journal of Law) and implementing regulations.</i>	
Data wydania: <i>Date of issue :</i> [data wydania]	Nazwisko i podpis Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego: <i>Name and signature of the President of the Civil Aviation Authority:</i> 	<i>Pieczęć/Seal⁶</i>

Uwagi dotyczące sposobu wypełniania:

¹ Należy wpisać nazwę operatora.

² Adres siedziby posiadacza certyfikatu.

³ Należy podać datę ważności, chyba że przepisy prawa Unii Europejskiej stanowią inaczej. W takim przypadku należy wpisać „nie dotyczy / Not applicable.”.

⁴ Nazwa posiadacza certyfikatu lub nazwa handlowa posiadacza certyfikatu.

⁵ Należy przywołać stosowne przepisy: dla samolotów – „załącznikiem III do rozporządzenia (EWG) 3922/91 (OPS-1)”, dla śmigłowców – „JAR-OPS 3 rev. 5” itp.

⁶ Pieczęć okrągła Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

⁷ Należy podać numer załącznika.

WZÓR

RZECZPOSPOLITA POLSKA
Członek Unii Europejskiej



PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO



REPUBLIC OF POLAND
A Member of the European Union

PRESIDENT
OF THE CIVIL AVIATION AUTHORITY



CERTYFIKAT LOTNISKA
AERODROME CERTIFICATE

.....
(Numer certyfikatu / Certificate number)

Zgodnie z rozporządzeniem 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 uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EEG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L), oraz rozporządzeniem 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), uwzględniając warunki do wydania certyfikatu lotniska, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego niniejszym zaświadcza, że:

Pursuant to Regulation (EC) of the European Parliament and of the Council No 216/2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC (OJ L), and the Commission Regulation (EU) No 139/2014 of 12 February 2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council (OJ L), and subject to the conditions to issue aerodrome certificate, the President of the Civil Aviation Authority hereby certifies that:

.....
(Nazwa i adres posiadacza certyfikatu)

jest upoważniony do eksploatacji lotniska:

.....
(Certificate holder's name and address)

is authorised to operate aerodrome:

.....
(Nazwa lotniska i oznaczenie lokalizacji ICAO)

zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, podstawą certyfikacji, załączonymi do certyfikatu: warunkami certyfikatu i dokumentami akceptującymi odstępstwo i sposób jego usunięcia (DAAD) oraz instrukcją operacyjną lotniska.

.....
(Aerodrome's name and ICAO location indicator)

in accordance with the provisions of Regulation (EC) No 216/2008 and its Implementing Rules, the aerodrome certification basis, the terms of the certificate and the Deviation Acceptance and Action Documents (DAAD) attached to the aerodrome certificate as well as the aerodrome manual.

Niniejszy certyfikat pozostaje ważny na czas nieokreślony, chyba że zostanie zawieszony lub cofnięty.

This certificate shall remain valid for an unlimited duration, unless it is suspended or revoked.

Załączniki:
Attachments

Data pierwszego wydania:
Date of original issue:

Data i numer zmiany:
Date and number of revision:

.....
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

President of The Civil Aviation Authority

Załącznik do certyfikatu nr

Attachment to certificate No

WARUNKI CERTYFIKATU LOTNISKA
TERMS OF THE AERODROME CERTIFICATE

(Nazwa lotniska i oznaczenie lokalizacji ICAO / *Aerodrome's name and ICAO location indicator*)

(Numer certyfikatu / *Certificate number*)¹

Warunki wykonywania operacji²:

Conditions to operate

Kod referencyjny lotniska³:

Aerodrome reference code

Zakres operacji statków powietrznych o wyższej literze kodu referencyjnego lotniska⁴:

Scope of aircraft operations with a higher aerodrome reference code letter

Zapewnianie służby zarządzania płytą postojową⁵:

Provision of apron management services

Poziom ochrony w zakresie służby ratowniczo-gaśniczej⁶:

Rescue and firefighting level of protection

Droga startowa – długości deklarowane⁷:

Runway — declared distances

Oznaczenie kierunku drogi startowej <i>Runway designation marking</i>	ASDA	LDA	TODA	TORA

Rodzaj podejścia na każdym kierunku drogi startowej⁸:

Types of approaches on each runway heading

Oznaczenie kierunku drogi startowej <i>Runway designation marking</i>	Rodzaj podejścia / <i>Type of approach</i>

Inne⁹:

Other

Data pierwszego wydania: r.

Date of original issue.....

Data i numer zmiany:

Date and revision No.....

.....
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

President of The Civil Aviation Authority

Uwagi dotyczące sposobu wypełniania:

- ¹ Numer certyfikatu powinien zawierać kod państwa [dwuliterowy kod ISO (ISO 3166 alpha-2)], symbol ADRC oznaczający skrót certyfikatu lotniska z języka angielskiego (*aerodrome certificate*) oraz niepowtarzający się numer w kolejności rosnącej. Przykład: PL/ ADRC /001.
- ² Należy określić: dzień/noc oraz IFR/VFR.
- ³ Należy określić: kod referencyjny lotniska (numer kodu/litera kodu).
- ⁴ Należy określić: zatwierdzone typy statków powietrznych o wyższej literze kodu niż to wskazano w punkcie 3 powyżej.
- ⁵ Należy określić: nazwę instytucji zapewniającej służby, zarówno gdy służby te są lub nie są zapewniane przez operatora lotniska.
- ⁶ Należy określić: poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej zgodnie z przepisem w załączniku IV (Część ADR.OPS) rozporządzenia Komisji nr 139/2014.
- ⁷ Należy określić: długości deklarowane (ASDA, LDA, TODA, TORA) w metrach dla każdego kierunku każdej drogi startowej, włącznie ze skrzyżowaniem dróg startowych, jeśli dotyczy.
Długości deklarowane (*declared distances*):
 - TORA – (*Take-off run available*) – rozporządzalna długość rozbiegu
 - TODA – (*Take-off distance available*) – rozporządzalna długość startu
 - ASDA – (*Accelerate-stop distance available*) – rozporządzalna długość przerwane go startu
 - LDA – (*Landing distance available*) – rozporządzalna długość lądowania
- ⁸ Należy określić: zatwierdzenie drogi startowej ze względu na rodzaj podejścia do lądowania:
 - 1) droga startowa nieprzyrządowa;
 - 2) droga startowa przyrządowa z podejściem nieprecyzyjnym;
 - 3) droga startowa przyrządowa z podejściem precyzyjnym poniżej standardu w kategorii I;
 - 4) droga startowa przyrządowa z podejściem precyzyjnym kategorii I;
 - 5) droga startowa przyrządowa z podejściem precyzyjnym poza standardem w kategorii II;
 - 6) droga startowa przyrządowa z podejściem precyzyjnym kategorii II;
 - 7) droga startowa przyrządowa z podejściem precyzyjnym kategorii III;
 - 8) droga startowa przyrządowa z podejściem precyzyjnym kategorii III-A;
 - 9) droga startowa przyrządowa z podejściem precyzyjnym kategorii III-B;
 - 10) droga startowa przyrządowa z podejściem precyzyjnym kategorii III-C.
- ⁹ Należy określić: inne informacje, które Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego uzna za konieczne do zamieszczenia.

WZÓR

RZECZPOSPOLITA POLSKA PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO		REPUBLIC OF POLAND PRESIDENT OF THE CIVIL AVIATION AUTHORITY								
CERTYFIKAT LOTNISKA(ADRC) dla którego Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał decyzję o ograniczonej certyfikacji AERODROME CERTIFICATE <i>for which President of the Civil Aviation Authority issued decision on limited certification</i> (Nazwa lotniska i wskaźnik lokalizacji ICAO / aerodrome's name and ICAO location indicator) (Numer certyfikatu / certificate number)										
..... (Nazwa i adres posiadacza certyfikatu / Certificate holder's name and address)										
<table style="width: 100%; border: none;"><tr><td style="width: 50%; vertical-align: top; padding-bottom: 10px;"> 1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zaświadcza, że posiadacz tego certyfikatu spełnia wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 6, art. 83 ust. 1, art. 85, art. 92 pkt 4 i 5 oraz art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze (Dz. U.) i został uznany za zdolnego do prowadzenia działalności w lotnictwie cywilnym w zakresie zarządzania lotniskiem zgodnie z tymi przepisami oraz warunkami i ograniczeniami wprowadzonymi w towarzyszących mu Specyfikacjach Operacyjnych oraz w zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Instrukcji operacyjnej lotniska. 2. Certyfikat nie może być przekazany innemu podmiotowi i, o ile nie zostanie wcześniej zawieszony lub cofnięty, zachowuje ważność do dnia podanego poniżej. </td><td style="width: 50%; vertical-align: top; padding-bottom: 10px;"> 1. President of the Civil Aviation Authority certifies that the holder of this certificate complies with the State certification requirements in force in the Republic of Poland that are required by article 59a, paragraph 1 point 2, article 83 paragraph 1, article 163 of the Aviation Law Act of 3 July 2002 (the Journal of Law) and has been recognised as competent to conduct activities in the civil aviation in the area of aerodrome management in accordance with these requirements and conditions and limitations imposed by associated Operation Specifications and operation manual of the aerodrome approved by the President of the Civil Aviation Authority. 2. This Certificate is not transferable and, unless sooner suspended or revoked, shall continue to be in effect until below stated date. </td></tr></table>			1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zaświadcza, że posiadacz tego certyfikatu spełnia wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 6, art. 83 ust. 1, art. 85, art. 92 pkt 4 i 5 oraz art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze (Dz. U.) i został uznany za zdolnego do prowadzenia działalności w lotnictwie cywilnym w zakresie zarządzania lotniskiem zgodnie z tymi przepisami oraz warunkami i ograniczeniami wprowadzonymi w towarzyszących mu Specyfikacjach Operacyjnych oraz w zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Instrukcji operacyjnej lotniska. 2. Certyfikat nie może być przekazany innemu podmiotowi i, o ile nie zostanie wcześniej zawieszony lub cofnięty, zachowuje ważność do dnia podanego poniżej.	1. President of the Civil Aviation Authority certifies that the holder of this certificate complies with the State certification requirements in force in the Republic of Poland that are required by article 59a, paragraph 1 point 2, article 83 paragraph 1, article 163 of the Aviation Law Act of 3 July 2002 (the Journal of Law) and has been recognised as competent to conduct activities in the civil aviation in the area of aerodrome management in accordance with these requirements and conditions and limitations imposed by associated Operation Specifications and operation manual of the aerodrome approved by the President of the Civil Aviation Authority. 2. This Certificate is not transferable and, unless sooner suspended or revoked, shall continue to be in effect until below stated date.						
1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zaświadcza, że posiadacz tego certyfikatu spełnia wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 6, art. 83 ust. 1, art. 85, art. 92 pkt 4 i 5 oraz art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze (Dz. U.) i został uznany za zdolnego do prowadzenia działalności w lotnictwie cywilnym w zakresie zarządzania lotniskiem zgodnie z tymi przepisami oraz warunkami i ograniczeniami wprowadzonymi w towarzyszących mu Specyfikacjach Operacyjnych oraz w zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Instrukcji operacyjnej lotniska. 2. Certyfikat nie może być przekazany innemu podmiotowi i, o ile nie zostanie wcześniej zawieszony lub cofnięty, zachowuje ważność do dnia podanego poniżej.	1. President of the Civil Aviation Authority certifies that the holder of this certificate complies with the State certification requirements in force in the Republic of Poland that are required by article 59a, paragraph 1 point 2, article 83 paragraph 1, article 163 of the Aviation Law Act of 3 July 2002 (the Journal of Law) and has been recognised as competent to conduct activities in the civil aviation in the area of aerodrome management in accordance with these requirements and conditions and limitations imposed by associated Operation Specifications and operation manual of the aerodrome approved by the President of the Civil Aviation Authority. 2. This Certificate is not transferable and, unless sooner suspended or revoked, shall continue to be in effect until below stated date.									
<table style="width: 100%; border: none;"><tr><td style="width: 30%; vertical-align: top;">Data pierwszego wydania: (Date of approval)</td><td style="width: 70%; border-bottom: 1px dotted black;"></td></tr><tr><td style="vertical-align: top;">Data i numer zmiany: (Date and number of change)</td><td style="border-bottom: 1px dotted black;"></td></tr><tr><td style="vertical-align: top;">Data ważności: (Valid until)</td><td style="border-bottom: 1px dotted black;"></td></tr><tr><td style="vertical-align: top;">Podpis: (Signed)</td><td style="text-align: center; vertical-align: bottom;"> Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (President of the Civil Aviation Authority)</td></tr></table>			Data pierwszego wydania: (Date of approval)		Data i numer zmiany: (Date and number of change)		Data ważności: (Valid until)		Podpis: (Signed)	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (President of the Civil Aviation Authority)
Data pierwszego wydania: (Date of approval)										
Data i numer zmiany: (Date and number of change)										
Data ważności: (Valid until)										
Podpis: (Signed)	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (President of the Civil Aviation Authority)									

UZASADNIENIE

Cel wydania rozporządzenia

Niniejszy projekt rozporządzenia stanowi realizację upoważnienia ustawowego z art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...), którego zakres przedmiotowy, na skutek nowelizacji ww. ustawy ustawą o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, ulega poszerzeniu. W konsekwencji konieczne jest wydanie nowego aktu prawnego.

Zakres regulacji

Przedmiotowy projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury stanowi wypełnienie delegacji ustawowej zawartej w art. 163 ustawy – Prawo lotnicze. Zgodnie z nowym brzmieniem delegacji ustawowej zawartej we wspomnianym przepisie ustawy Prawo lotnicze, minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia następujące elementy:

- 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 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 4) szczegółowe warunki i tryb uznawania certyfikatów zagranicznych;
- 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.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym określa:

- 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 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 4) szczegółowe warunki i tryb uznawania certyfikatów zagranicznych;
- 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.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W związku z wejściem w życie ustawy z dnia ... 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) zmieniającej upoważnienie ustawowe określone w art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze konieczne jest wydanie nowego rozporządzenia.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak danych, jednakże pytanie to można uznać za bezprzedmiotowe w tym sensie, że niezależnie od rozwiązań przyjętych w innych krajach, w RP ustawa – Prawo lotnicze nakazuje uregulować niniejszy problem w drodze rozporządzenia.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy lotniczy	35	Wykaz posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), który jest dostępny na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Zgodnie z art. 160 ust. 3 pkt 1 lit. a ustawy – Prawo lotnicze wykonywanie przewozów lotniczych wymaga uzyskania certyfikatu. Oddziaływanie polega na zmodyfikowaniu postępowania certyfikacyjnego w stosunku do tej grupy podmiotów.
Ośrodki szkolenia lotniczego	96 – przewiduje się, że ta liczba może wzrosnąć do około 100	Wykaz posiadaczy certyfikatu zatwierdzonej organizacji szkolenia lotniczego prowadzony przez Urząd	Zgodnie z art. 160 ust. 3 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze, działalność polegająca na

		Lotnictwa Cywilnego.	szkoleniu personelu lotniczego wymaga uzyskania certyfikatu.
Użytkownicy lotnisk	60	Wykaz lotnisk wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych.	Zgodnie z art. 160 ust. 3 pkt 3 ustawy – Prawo lotnicze, eksploatacja lotnisk użytku publicznego wymaga uzyskania certyfikatu. Oddziaływanie polega na zmodyfikowaniu postępowania certyfikacyjnego w stosunku do tej grupy podmiotów.
Agenci obsługi naziemnej	15	Wykaz posiadaczy certyfikatu agenta obsługi naziemnej prowadzony przez Urząd Lotnictwa Cywilnego	Zgodnie z art. 160 ust. 3 pkt 4 ustawy – Prawo lotnicze, obsługa naziemna statków powietrznych wykonywana na rzecz przewoźników lotniczych wymaga uzyskania certyfikatu. Oddziaływanie polega na zmodyfikowaniu postępowania certyfikacyjnego w stosunku do tej grupy podmiotów.
Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej	7	Zasoby informatyczne Departamentu Żeglugi Powietrznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Zgodnie z art. 160 ust. 3 pkt 8 ustawy – Prawo lotnicze, zapewnianie służb żeglugi powietrznej wymaga uzyskania certyfikatu. Oddziaływanie polega na zmodyfikowaniu postępowania certyfikacyjnego w stosunku do tej grupy podmiotów.
Prezes ULC	1	Ustawa Prawo lotnicze	Zgodnie z art. 21 ust. 2 pkt 5a ustawy - Prawo lotnicze certyfikacja podmiotów prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego należy do zadań i kompetencji Prezesa ULC. Oddziaływanie polega na zmodyfikowaniu postępowania certyfikacyjnego.

Operatorzy z państw trzecich	Dotyczy wszystkich państw spoza UE. Konkretna liczba trudna do oszacowania.	Ustawa Prawo lotnicze	Zgodnie z art. 163 pkt. 3 ustawy – Prawo lotnicze rozporządzenie powinno opisać szczegółowe warunki i tryb uznawania certyfikatów zagranicznych. Oddziaływanie polega na zmodyfikowaniu postępowania z związanego z uznawaniem certyfikatów zagranicznych.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt zostanie również skierowany w ramach konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

- 1) Aeroklub Białostocki, ul. Ciołkowskiego 2, 15-602 Białystok;
- 2) Aeroklub Bielsko-Bialski, ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała;
- 3) Aeroklub Częstochowski, ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 4, 42-200 Częstochowa;
- 4) Aeroklub Gliwicki, 44-100 Gliwice;
- 5) Aeroklub Jeleniogórski, ul. Łomnicka – Lotnisko, 58-500 Jelenia Góra;
- 6) Aeroklub Kielecki, ul. Jana Pawła II 9, 26-001 Masłów;
- 7) Aeroklub Kujawski, ul. Toruńska 160, 88-100 Inowrocław;
- 8) Aeroklub Lubelski w Radawcu, Radawiec Duży 272A, 21-030 Motycz;
- 9) Aeroklub Łódzki, ul. Gen. St. Maczka 36, 94-328 Łódź;
- 10) Aeroklub Opolski, Polska Nowa Wieś – Lotnisko; 46-070 Komprachcice;
- 11) Aeroklub Podkarpacki, ul. Żwirki i Wigury 9, 38-400 Krosno;
- 12) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 13) Aeroklub Rzeszowski, Jasionka – Lotnisko, 36-002 Rzeszów;
- 14) Aeroklub Szczeciński, ul. Przestrzenna 10, 70-800 Szczecin;
- 15) Aeroklub Warmińsko-Mazurski, ul. Sielska 34, 10-802 Olsztyn;
- 16) Aeroklub Warszawski, ul. Księżycowa 1, 01-934 Warszawa;
- 17) Aeroklub Wrocławski, Lotnisko Szymanów, 51-180 Wrocław;
- 18) Aeroklub Ziemi Lubuskiej, ul. Skokowa 18, 66-015 Przylep;
- 19) Aeroklub Ziemi Zamojskiej, Mokre 115, 22-400 Zamość;
- 20) Adriana Aviation Sp. z o.o. Kosowizna, 86-253 Kijewo Królewskie;
- 21) Aerogryf Aviation Sp. z o.o. ul. Przestrzenna 10 70-800 Szczecin;
- 22) Aeroklub Bydgoski ul. Biedaszkowo 28d, 85-157 Bydgoszcz;
- 23) Aeroklub Gdański ul. Powstańców Warszawy 36, 83-000 Pruszcz Gdański;
- 24) Aeroklub Jeleniogórski Łomnicka – Lotnisko 58-500 Jelenia Góra;
- 25) Aeroklub Krakowski al. Jana Pawła II 17, 30-969 Kraków;
- 26) Aeroklub Nowy Targ ul. Lotników 1, 34-400 Nowy Targ;
- 27) Aeroklub Ostrowski Lotnisko Michałków skr. poczt. 126, 63-400 Ostrów Wielkopolski;
- 28) Aeroklub Podhalański z siedzibą w Łososinie Dolnej Lotnisko Łososina Dolna, 33-314 Łososina Dolna;
- 29) Aeroklub Podkarpacki - Szkoła Lotnicza ul. Żwirki i Wigury 9, 38-400 Krosno;
- 30) Aeroklub Pomorski im. gen. pilota Stanisława Skalskiego ul. 4 Pułku Lotniczego 17, 87-100 Toruń;
- 31) Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej Lotnisko Kobylnica 62-006 Poznań;
- 32) Aeroklub Włocławski im. Stanisława Skarżyńskiego Lotnisko Kruszyn 87-853 Kruszyn;
- 33) Aeroklub Wrocławski im. płk. pil. Bolesława Orlińskiego – Oddział Aeroklubu Polskiego ul. Grabiszyńska 57, 53-503 Wrocław;
- 34) Aeroklub Ziemi Mazowieckiej ul. Bielska 60 09-400 Płock;
- 35) Agro Piast Usługi Agrolotnicze ul. Porębska 141, 54-046 Wrocław;
- 36) Aircom Sp. z o.o. ul. Mokotowska 15A/4, 00-640 Warszawa;
- 37) Andrzej Szymański „LARS” ul. Człuchowska 12, 60-434 Poznań;
- 38) EADS PZL Warszawa-Okęcie al. Krakowska 110/114, 00-971 Warszawa;
- 39) GB Aerocharter Sp. z o.o. ul. Królewicza Jakuba 43, 02-956 Warszawa;

- 40) General Aviation Services Sp. z o.o. Góraszka 05-462 Wiązowna;
- 41) GISPRO Sp. z o.o. ul. Teofila Firlika 19, 71-637 Szczecin;
- 42) Gwiazda PPHU Krzysztof Bilarzewski ul. Grunwaldzka 62, 83-000 Pruszcz Gdański;
- 43) Helicopter.pl S.A. ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
- 44) Lima Sp. z o.o. ul. Dworcowa 4, 87-400 Golub-Dobrzyń;
- 45) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe "Heliseco" Sp. z o.o. ul. gen. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 46) MGGP Aero Sp. z o.o. ul. Słowackiego 33-37, 33-100 Tarnów;
- 47) NORMAL - Piotr Jaferniki ul. Cieszyńska 319, 43-300 Bielsko-Biała;
- 48) Okręgowe Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne OPEGIEKA Sp. z o.o. al. Tysiąclecia 11, 82-300 Elbląg;
- 49) Politechnika Rzeszowska Ośrodek Kształcenia Lotniczego Jasionka 915, 36-001 Trzebownik;
- 50) Ośrodek Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego PAŻP, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 51) Pyrlandia Boogie Anna Beneturska Giebnia 25, 80-170 Pakość;
- 52) Salt Aviation Sp. z o.o. ul. gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 53) SKY FUN s.c., Anna Kampys, Gabriel Batkiewicz Ustronie 7b, 34-400 Nowy Targ;
- 54) PW ROMI Roman Wodzisławski ul. Ciemiętniki 44, 29-120 Kluczewsko;
- 55) HiFly A. Iwański, A. Wiśniewski ul. Mickiewicza 12, 87-820 Kowal;
- 56) HiFlyer Polska Sp. z o.o. ul. Wodna 28/530-719 Kraków;
- 57) Sky Taxi Sp. z o.o. ul. Namysłowska 112, 46-081 Dobrzeń Wielki;
- 58) Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
- 59) PLL LOT S.A. ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 60) EUROLOT S.A. w likwidacji ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 61) SprintAir Cargo Sp. z o.o.; ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 62) Blue Jet Sp. z o.o.; ul. 17 Stycznia 47, 02-146 Warszawa;
- 63) Fly Jet Sp. z o.o.; ul. Sabały 60, 02-174 Warszawa;
- 64) IBEX U.L. Sp. z o.o.; ul. Jana Kazimierza 11 lok. 4, 01-248 Warszawa;
- 65) ASA HELI-WATER Sp. z o.o.;
- 66) SKY ADVENTURE Sp. z o.o.; pl. Grunwaldzki 4A/3, 40-127 Katowice;
- 67) Travel Service Polska Sp. z o.o.; ul. Gordona Benetta 2B, 02-159 Warszawa;
- 68) Stowarzyszenie Polskich Pilotów Komunikacyjnych POLALPA - ul. 17 Stycznia 119, 00-906 Warszawa;
- 69) Enter Air Sp. z o.o., al. Krakowska 106, 02-256 Warszawa;
- 70) SprintAir S.A., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 71) Small Planet Airlines Sp. z o.o., ul. 17 Stycznia 45B, 02-146 Warszawa;
- 72) Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Linii Lotniczych RP; ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 73) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego PLL LOT S.A.; ul. 17 Stycznia 39/121, 00-906 Warszawa;
- 74) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych; ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 75) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych; ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 76) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.; ul. 17 Stycznia 39/202, 00-906 Warszawa;
- 77) BALTIC GROUND SERVICES Sp. z o.o.; Okęcie Business Park- Budynek Zephyrus ul. 17 Stycznia 45 B, Warszawa;
- 78) LOTOS Air BP Polska Sp. z o.o.; ul. Elbląska 135, 80-718 Gdańsk;
- 79) LS Airport Services S.A.; ul. Wirażowa 35, 02-158 Warszawa;
- 80) Petrolot Sp. z o.o.; ul. J. Gordona Benetta 2, 02-159 Warszawa;
- 81) Port Lotniczy Łódź Sp. z o.o.; ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- 82) Port Lotniczy Wrocław S.A.; ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
- 83) Port Lotniczy Zielona-Góra BABIMOST; ul. Tadeusza Olbrychta 10, 65-823 Zielona Góra;
- 84) Port Lotniczy Rzeszów Jasionka Sp. z o.o.; Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
- 85) SHELL POLSKA Sp. z o.o.; ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. nr 7a, 02-366 Warszawa;
- 86) SPRINTAIR S.A.; ul. Szyszkowa 20, 02-285 Warszawa;
- 87) LS Technics Sp. z o.o.; ul. Wirażowa 35, 02-158 Warszawa;
- 88) LDT Wrocław Sp. z o.o.; ul. Skarżyńskiego 36, 54-530 Wrocław;
- 89) Welcome Airport Services Sp. z o.o.; ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 90) WRO-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o.; ul. Skarżyńskiego 36, 54-530 Wrocław;
- 91) Port Lotniczy „Radom” S.A. (AFIS Radom); ul. Kaszubska 2, 26-600 Radom;
- 92) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. (AFIS Modlin); ul. Gen. W. Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;

- 93) Lotnisko Mielec Sp. z o.o. (AFIS Mielec), ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec;
- 94) Centrum Usług Logistycznych „Lotnisko Warszawa – Babice” (AFIS Babice); ul. Gen. Bryg. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 95) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 96) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 97) Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, ul. Podleśna 61, 01-673 Warszawa;
- 98) Radom METEO SP. z o.o., ul. Kaszubska 2, 26-600 Radom;
- 99) Business Centre Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 100) Forum Związków Zawodowych, ul. Smulikowskiego 6/8, 00-379 Warszawa;
- 101) NSZZ „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 102) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
- 103) Konfederacja Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00-727 Warszawa;
- 104) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
- 105) Związek Rzemiosła Polskiego, skr. poczt. 54, 00-952 Warszawa.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie przewiduje się wpływu na sektor finansów publicznych ze względu na fakt, że projekt rozporządzenia wprowadza jedynie usprawnienia w zakresie procedur administracyjnych związanych z certyfikacją.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	<i>Łącznie (0-10)</i>
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2015 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Wpływ pozytywny.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wpływ pozytywny.						

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☒ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na wyżej wymienione obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Akt prawny rozpocznie swoje obowiązywanie ze wskazanym w nim dniem wejścia w życie.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wykazu operacji uznawanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej za operacje
specjalistyczne wysokiego ryzyka**

Na podstawie art.163c ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wykaz operacji uznawanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej za operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka.

§ 2. Operacjami specjalistycznymi wysokiego ryzyka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej są:

- 1) operacje wykonywane na wysokości niższej niż określona w przepisach SERA.5005 lit. f pkt 1 i 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012/UE 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, z późn. zm.²⁾);
- 2) operacje wykonywane na wysokościach lub obszarach, podczas których w sytuacji awarii silnika nie ma zapewnionego bezpiecznego kontynuowania lotu lub wykonania bezpiecznego przymusowego lądowania, o którym mowa w pkt 105 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.³⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 965/2012”;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 63 z 6.3.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 196 z 21.7.2016, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 124 z 17.5.2017, str. 35.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 227 z 24.8.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 23 z 28.1.2014, str. 27, Dz. Urz. UE L 28 z 31.1.2014, str. 17, Dz. Urz. UE L 123 z 24.4.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 24 z 30.1.2015, str. 5, Dz. Urz. UE L 106 z 24.4.2015, str. 18, Dz. Urz. UE L 206 z 1.8.2015, str. 21, Dz. Urz. UE L 330 z 16.12.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 198 z 23.7.2016, str. 13, Dz. Urz. UE L 350 z 22.12.2016, str. 126, Dz. Urz. UE L 145 z 8.6.2017, str. 26, Dz. Urz. UE L 235 z 13.9.2017 Dz. Urz. UE L 55 z 2.3.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 145 z 8.6.2017, str. 26, Dz. Urz. UE L 235 z 13.9.2017 str. 32 oraz Dz. Urz. UE L 71 z 14.3.2018. str. 1.

- 3) operacje śmigłowcowe z podwieszonym ładunkiem (HESLO), w szczególności operacje naciągania linii energetycznych;
- 4) operacje śmigłowcowe z podwieszoną osobą (HEC), w szczególności operacje z osobami w koszach roboczych;
- 5) operacje związane z przewożeniem osób na zewnątrz statku powietrznego, w szczególności operacje konserwacji linii energetycznych, operacje dostarczania i opuszczania osób na linach oraz operacje opuszczania i podnoszenia osób na dźwigu (HHO);
- 6) operacje, do których wykonania jest wymagane mocowanie wyposażenia znacznie ograniczającego manewrowość statku powietrznego, w szczególności operacje z podwieszoną piłą;
- 7) operacje wykonywane w odległościach mniejszych niż 50 m od przeszkód terenowych, w tym patrolowanie linii energetycznych lub rurociągów;
- 8) operacje agrolotnicze.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Wydanie rozporządzenia w sprawie wykazu operacji uznawanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej za operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka podyktowane jest realizacją delegacji ustawowej zawartej w art. 163c ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...). Przepis art. 163c ust. 6 ustawy stanowi, iż 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.

Zakres regulacji

Przedłożony projekt realizuje delegację ustawową zawartą w art. 163c ust. 6 ustawy Prawo lotnicze. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego na wniosek przedsiębiorcy, po przeprowadzeniu oceny spełnienia wymagań zgodnie z ORO.SPO.110 załącznika III 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), wydaje zezwolenie na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka. O tym, jakie operacje na terytorium RP uznawane są za operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka rozstrzyga wykaz operacji, które określone zostały w niniejszym rozporządzeniu. Operator każdorazowo planując wykonywanie operacji specjalistycznych powinien rozważyć czy nie będą one zaliczały się do operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka. Po stwierdzeniu, że operacja, którą zamierza wykonywać zalicza się do operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, powinien wystąpić do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o zezwolenie na jej wykonywanie.

Informacje związane z procedowaniem projektu

Przewidziany w § 3 projektowanego rozporządzenia termin wejścia w życie po upływie 14 dni od jego ogłoszenia, zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523), jest w ocenie projektodawcy wystarczający dla podmiotów zainteresowanych wykonywaniem operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka do zapoznania się z nowymi regulacjami oraz do przygotowania organów administracji do ich stosowania.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek

sektora finansów publicznych.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Stosowanie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt ustawy zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena wpływu regulacji na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców

Projekt nie wpłynie negatywnie na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przedmiotowego obszaru.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wykazu operacji uznawanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej za operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka – Naczelnik Wydziału Prawnego, Departament Lotnictwa Ministerstwo Infrastruktury (tel: (22) 620-14-47; Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: art. 163c ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie rozporządzenia w sprawie wykazu operacji uznawanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej za operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka podyktowane jest realizacją delegacji ustawowej z art. 163c ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze. Przepis art. 163c ust. 6 ustawy stanowi, iż 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.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wydanie rozporządzenie, które będzie realizować delegację ustawową z art. 163 c ust. 6 ustawy Prawo lotnicze i które w swej treści określi wykaz operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka. Dzięki temu operator każdorazowo planując wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych będzie mógł rozważyć czy nie zaliczają się one do operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka zgodnie z wykazem zawartym w niniejszym rozporządzeniu. Jeżeli, że operacja, którą zamierza wykonywać zalicza się do operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, powinien wystąpić do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o zezwolenie na jej wykonywanie, zgodnie z art. 163c ust.1 ustawy Prawo lotnicze.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Państwa członkowskie UE (takie jak Austria, Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Republika Czeska, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Niemcy, Węgry, Islandia, Irlandia, Włochy, Litwa, Luxemburg, Malta, Niderlandy, Norwegia, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Hiszpania, Szwecja, Szwajcaria, UK) w ww. zakresie w sposób zbliżony określają operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka.

Zgodnie z przepisem ORO.SPO.110 a) rozporządzenia nr 965/2012 „Operator wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne musi wystąpić o zezwolenie wydawane przez właściwy organ dla operatora i uzyskać je przed rozpoczęciem zarobkowej operacji specjalistycznej wysokiego ryzyka:

- 1) która jest przeprowadzana nad obszarem, gdzie w sytuacji awaryjnej istnieje prawdopodobieństwo narażenia na niebezpieczeństwo osób trzecich na ziemi; lub
- 2) która – według ustaleń właściwego organu dla miejsca, w którym operacja jest prowadzona – ze względu na swoją specyfikę oraz środowisko lokalne, w którym jest prowadzona, jest źródłem wysokiego ryzyka, w szczególności dla osób trzecich na ziemi”.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	– wykonanie przepisów wydanych na podstawie delegacji ustawowej z art. 163c ust. 6 ustawy Prawo lotnicze poprzez prowadzenie postępowań ww. sprawach zezwoleń na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka określonych niniejszym rozporządzeniem;

Podmioty wykonujące zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka (SPO-HR)	7 podmiotów	Dane własne organu (ULC)	– zapewnienie podmiotom spójności i klarowności przepisów, co do jakich operacji powinni uzyskać zezwolenie Prezesa ULC

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie Pracy Rady Ministrów do następujących podmiotów:

- 1) Andrzej Szymański „LARS”, ul. Człuchowska 12,60-324 Niepruszewo;
- 2) Aircom Sp. z o.o., ul. Mokotowska 15A/4 00-640 Warszawa;
- 3) SALT AVIATION Sp. z o.o. ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 4) Lima Sp. z o.o., ul. Ostrowite 37, 87-400 Golub-Dobrzyń;
- 5) Aeroklub Ziemi Lubuskiej, Przylep - Skokowa 18, 66-015 Zielona Góra;
- 6) Firsteuropean Aviation Company Sp. z o.o., ul. Księżycowa 1,01-934 Warszawa;
- 7) HeliPoland Sp. z o.o. , ul. Cieszyńska 317, 43-300 Bielsko-Biała;
- 8) Związek Regionalnych Portów Lotniczych, ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- 9) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 10) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 11) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 12) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego PLL LOT, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 13) Związek Zawodowy Pracowników Służb Ruchu Lotniczego, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 14) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa- Okęcie, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 15) Żelazny 6 Wojciech Krupa, Lotnisko Kobylnica, 62-006 Kobylnica.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie(0–10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł,	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich							

ceny stałe z ... r.)	przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne		Brak.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
☐ nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE(szczegóły w odwroconej tabeli zgodności).				☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy				
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy				
Komentarz:								
9. Wpływ na rynek pracy								
Brak wpływu. Czynności proceduralne.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:			☐ demografia ☐ mienie państwowe			☐ informatyzacja ☐ zdrowie		
Omówienie wpływu								
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego								
W momencie wejścia w życie zmiany do rozporządzenia.								
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?								
Planowany efekt zostanie osiągnięty po wejściu w życie przepisów projektu. Brak konieczności określenia mierników.								
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)								
Nie dotyczy.								

ROZPORZĄDZENIE**MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie wykazu dokumentów, informacji i oświadczeń, jakie jest obowiązany przedłożyć przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie koncesji lub przewoźnik lotniczy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego

Na podstawie art. 172 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz dokumentów, informacji i oświadczeń potwierdzających spełnianie warunków, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3), jakie jest obowiązany przedłożyć:
 - a) przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie koncesji,
 - b) przewoźnik lotniczy na żądanie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub ubiegający się o zatwierdzenie albo zmianę koncesji;
- 2) wzór wniosku o udzielenie koncesji;
- 3) wzór informacji potwierdzających spełnianie warunków niezbędnych do utrzymania, zatwierdzenia albo zmiany koncesji.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) rozporządzeniu nr 1008/2008/WE – rozumie się przez to rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty;
- 2) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 3) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 3. Wniosek o udzielenie koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego określa Załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego jest obowiązany dołączyć do wniosku, o którym mowa w § 3, następujące dokumenty i informacje:

- 1) dokumenty określające status prawny wnioskodawcy:
 - a) w przypadku osób prawnych:
 - akt zawiązania osoby prawnej stanowiący w przypadku spółki akcyjnej statut i oświadczenie woli o zgodzie na zawiązanie spółki, brzmienie statutu oraz na objęcie akcji, a w przypadku spółki z ograniczoną odpowiedzialnością – umowę spółki, przy czym statut oraz umowa spółki powinny uwzględniać wszystkie zmiany wprowadzone w tych dokumentach,
 - b) w przypadku osób fizycznych – kopię dokumentu potwierdzającego tożsamość, ze wskazaniem numeru PESEL, a jeżeli dana osoba nie posiada obywatelstwa polskiego – innego numeru identyfikującego tę osobę;
- 2) dokument potwierdzający dysponowanie przez wnioskodawcę co najmniej jednym zarejestrowanym na terytorium Unii Europejskiej statkiem powietrznym, którego jest właścicielem albo który użytkuje na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania bez załogi, o której mowa w art. 2 pkt 24 rozporządzenia nr 1008/2008/WE;
- 3) dokumenty potwierdzające spełnianie wymogu dobrej reputacji przez członków zarządu oraz prokurentów – w przypadku osób prawnych albo osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą – w przypadku osób fizycznych:
 - a) posiadających obywatelstwo polskie:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

- oświadczenie, że nie ogłoszono wobec nich upadłości, o której mowa w przepisach tytułu V części trzeciej ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 2344 i 2491 oraz z 2018 r. poz. 398 i 685),
 - odpis z rejestru dłużników niewypłacalnych Krajowego Rejestru Sądowego potwierdzający, że wobec danej osoby nie orzeczono zakazów, o których mowa w art. 373 i 374 ustawy – Prawo upadłościowe,
 - informację o niekaralności z Krajowego Rejestru Karnego potwierdzającą, że dana osoba nie została skazana 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, za przestępstwa wskazane w ustawie z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1577 oraz z 2018 r. poz. 398 i 650) oraz za przestępstwa wskazane w ustawie,
- b) nieposiadających obywatelstwa polskiego – dokumenty, o których mowa w lit. a, albo dokumenty równoważne tym dokumentom, a w przypadku gdy państwo pochodzenia lub państwo, w którym dana osoba ma swoje miejsce pobytu stałego, nie wydaje takich dokumentów – oświadczenia złożone w sposób, o którym mowa w z art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE;
- 4) kopię dokumentu potwierdzającego objęcie wnioskodawcy ważnym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej w zakresie przewozu lotniczego;
- 5) dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów finansowych zgodnie z art. 5 rozporządzenia nr 1008/2008/WE:
- a) w przypadku wnioskodawcy ubiegającego się o koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego obejmującego wyłącznie eksploatację statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20 – aktualny bilans sporządzony zgodnie z przepisami o rachunkowości, lub jeżeli przepisy o rachunkowości nie wymagają sporządzenia bilansu – inny dokument potwierdzający posiadanie kapitału netto w wysokości co najmniej 100 000 EUR, a jeżeli kapitał netto ma wartość niższą – dokumenty zawierające informacje określone w pkt 1 załącznika I do rozporządzenia nr 1008/2008/WE,
- b) w przypadku wnioskodawcy ubiegającego się o koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego obejmującego eksploatację statków powietrznych bez ograniczenia maksymalnej masie startowej (MTOM) lub liczby miejsc pasażerskich – plan gospodarczy obejmujący okres co najmniej 3 lat od dnia rozpoczęcia działalności w zakresie przewozu lotniczego oraz dokumenty zawierające informacje określone w pkt 1 załącznika I do rozporządzenia nr 1008/2008/WE;
- 6) dowód uiszczenia opłaty lotniczej, o której mowa w art. 26a ust. 1 pkt 4 ustawy.
2. Plan gospodarczy, o którym mowa w ust. 1 pkt 5 lit. b, powinien spełniać wymogi określone w art. 2 pkt 12 oraz art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, a także zawierać co najmniej następujące informacje:
- 1) oznaczenie przedsiębiorcy;
 - 2) rodzaj i zakres dotychczasowej działalności przedsiębiorcy;
 - 3) opis powiązań finansowych przedsiębiorcy z inną działalnością gospodarczą, w którą przedsiębiorca jest zaangażowany bezpośrednio lub przez przedsiębiorstwa powiązane;
 - 4) datę planowanego rozpoczęcia działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego;
 - 5) krótką analizę rynku, na którym przedsiębiorca planuje rozpocząć działalność gospodarczą, wraz z przewidywaniami co do jego rozwoju w okresie objętym planem, w tym kształtowania się wskaźników makroekonomicznych, jak również opis zakładanej pozycji przedsiębiorcy na tym rynku wraz z analizą otoczenia konkurencyjnego;
 - 6) szczegółowy opis planowanej działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego co najmniej w okresie objętym planem, w tym określenie rodzaju i typu przewozu lotniczego, zakresu i warunków oferowanych usług, jak również określenie statków powietrznych przeznaczonych do eksploatacji;
 - 7) opis inwestycji planowanych przez przedsiębiorcę w okresie objętym planem ze wskazaniem źródeł ich finansowania;
 - 8) opis założeń dla prognoz finansowych;

- 9) prognozy finansowe dotyczące wyników działalności przedsiębiorcy w okresie objętym planem gospodarczym, w szczególności umożliwiające ocenę spełnienia wymogów określonych w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

3. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny zawierać dane aktualne na dzień złożenia wniosku o udzielenie koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 3, powinny być sporządzone nie wcześniej niż 3 miesiące przed złożeniem wniosku.

§ 5. 1. Przewoźnik lotniczy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego przedstawia informację w przedmiocie spełniania wymogów niezbędnych do uzyskania koncesji oraz dołącza dokumenty i informacje, o których mowa w § 4, z zastrzeżeniem ust. 2, w przypadku:

- 1) przedstawienia Prezesowi Urzędu koncesji do zatwierdzenia;
- 2) badania przez Prezesa Urzędu spełniania przez przedsiębiorcę wymagań rozdziału II rozporządzenia nr 1008/2008/WE, w przypadkach o których mowa w art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia.

2. Do planu gospodarczego dołączanego do informacji w przedmiocie spełniania wymogów niezbędnych do uzyskania koncesji, o której mowa w ust. 1:

- 1) nie stosuje się § 4 ust. 2 pkt 4;
- 2) § 4 ust. 2 pkt 10 stosuje się, z zastrzeżeniem, że zamiast informacji umożliwiających ocenę spełnienia wymogów określonych w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, powinien on zawierać informacje potwierdzające możliwość wypełnienia istniejących i potencjalnych zobowiązań przez okres kolejnych co najmniej 12 miesięcy.

3. Wzór informacji w przedmiocie spełniania wymogów niezbędnych do uzyskania koncesji, o której mowa w ust. 1, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

4. W przypadkach, o których mowa w art. 167a ust. 1 i 2 ustawy, zakres dokumentów finansowych, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 5, składanych wraz z informacją w przedmiocie spełniania wymogów niezbędnych do uzyskania koncesji, o której mowa w ust. 1, określa się na podstawie rodzaju statków powietrznych planowanych do eksploatacji zgodnie z treścią wniosku, o którym mowa w art. 167a ust. 1 albo ust. 2 ustawy.

§ 6. 1. Przewoźnik lotniczy zamierzający zmienić typ przewozu lotniczego (regularny lub nieregularny) przedstawia Prezesowi Urzędu skorygowany plan gospodarczy, o którym mowa w art. 5 ust 6 rozporządzeniu nr 1008/2008/WE oraz dołącza wniosek o zmianę koncesji.

2. Do przewoźników lotniczych posiadających koncesję uprawniającą do wykonywania nieregularnego przewozu lotniczego obejmującego wyłącznie eksploatację statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20 nie stosuje się planu gospodarczego, o którym mowa w ust. 1.

§ 7. 1. Przedsiębiorca może przedłożyć kopie dokumentów, o których mowa w § 4, z wyjątkiem dokumentów składanych w formie oświadczenia.

2. Dokumenty sporządzone w języku obcym, z zastrzeżeniem art. 171a ust. 1a ustawy, dołącza się wraz z tłumaczeniem na język polski.

§ 8. W sprawach wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia dotyczących udzielenia koncesji stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od jego ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 sierpnia 2015 r. w sprawie szczegółowych wymagań w zakresie dokumentów oraz informacji, jakie jest obowiązany przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o koncesję lub wykonujący działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego (Dz. U. poz. 1398), które na podstawie art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

WNIOSEK
o udzielenie koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej
w zakresie przewozu lotniczego

1. OZNACZENIE WNIOSKODAWCY	
Firma/Imię i nazwisko	
Siedziba/Miejsce zamieszkania	
Adres siedziby/Adres miejsca zamieszkania	
Adres do doręczeń	
Numer telefonu (opcjonalnie)	
Numer faksu (opcjonalnie)	
E-mail (opcjonalnie)	
Numer w rejestrze przedsiębiorców KRS	
Numer identyfikacji podatkowej (NIP)	
Główne miejsce prowadzenia działalności w rozumieniu art. 2 pkt 26 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3)	
2. WNIOSKOWANY RODZAJ I TYP PRZEWOSU LOTNICZEGO	
TYP PRZEWOSU LOTNICZEGO	RODZAJ PRZEWOSU LOTNICZEGO

☐ regularny przewóz lotniczy		☐ pasażerowie ☐ towar ☐ poczta	
☐ nieregularny przewóz lotniczy		☐ pasażerowie ☐ towar ☐ poczta	
3. RODZAJ STATKÓW POWIETRZNYCH PRZEZNACZONYCH DO EKSPLOATACJI			
☐ o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20; ☐ bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) lub liczby miejsc pasażerskich			
4. WYKAZ STATKÓW POWIETRZNYCH PRZEZNACZONYCH DO EKSPLOATACJI			
Typ statku powietrznego	Znaki rejestracyjne	Maksymalna masa startowa (MTOM)	Liczba miejsc pasażerskich
5. OŚWIADCZENIE DOTYCZĄCE PODSTAWOWEGO RODZAJU DZIAŁALNOŚCI			
Oświadczam, że przewóz lotniczy oddzielnie lub w połączeniu z każdą inną działalnością gospodarczą przy użyciu statku powietrznego lub z naprawą i konserwacją statków powietrznych, stanowi podstawowy rodzaj działalności przedsiębiorstwa. ☐ TAK ☐ NIE			
PODPIS PRZEDSIĘBIORCY (podpisy składają osoby uprawnione do reprezentacji przedsiębiorcy)			
DATA	IMIĘ I NAZWISKO	PODPIS	

6. WNIOSKODAWCA POSIADA CERTYFIKAT PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO (AOC)

☐ TAK:

Data wydania certyfikatu AOC

Numer certyfikatu AOC

☐ NIE:

Data złożenia wniosku o wydanie certyfikatu AOC

A. 7. WŁASNOŚĆ ORAZ SKUTECZNA KONTROLA

WSPÓLNICY/AKCJONARIUSZE cz. A*

** Część wypełniania przez wnioskodawców będących spółkami kapitałowymi. Należy wymienić wszystkie podmioty posiadające akcje/udziały. Spółki kapitałowe, w których akcje/udziały są posiadane w sposób pośredni przez podmioty inne niż osoby fizyczne lub państwo członkowskie Unii Europejskiej, niezależnie od części A wypełniają również część B.*

Imię i nazwisko/firma wspólnika/akcjonariusza	Obywatelstwo i miejsce stałego zamieszkania/siedziba	Liczba posiadanych udziałów lub akcji	Rodzaj/stopień uprzywilejowania udziału lub akcji	% w całym kapitale

WSPÓLNICY/AKCJONARIUSZE cz. B**

*** Część wypełniania przez wnioskodawców będących spółkami kapitałowymi, w których akcje/udziały są posiadane w sposób pośredni przez podmioty inne niż osoby fizyczne lub państwo członkowskie Unii Europejskiej. Część B jest wypełniana niezależnie od części A. Należy wskazać wszystkie podmioty posiadające akcje lub udziały w sposób pośredni aż do osób fizycznych (ze wskazaniem ich obywatelstwa i miejsca zamieszkania) lub państwa członkowskiego Unii Europejskiej.*

Imię i nazwisko/firma wspólnika/akcjonariusza	Obywatelstwo i miejsce stałego zamieszkania/siedziba	Liczba posiadanych udziałów lub akcji	Rodzaj/stopień uprzywilejowania udziału lub akcji	% w całym kapitale

WSPÓLNICY/AKCJONARIUSZE cz. C***

**** Część wypełniania przez wnioskodawców będących spółkami kapitałowymi pozostającymi w*

związku prawnym lub faktycznym, o którym mowa w art. 2 pkt 9 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, z innym przedsiębiorcą lub innymi przedsiębiorcami. Należy przedstawić informacje dotyczące charakteru związku, o którym mowa w art. 2 pkt 9 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

8. WYKAZ OSÓB STALE I FAKTYCZNIE KIERUJĄCYCH DZIAŁALNOŚCIĄ PRZEDSIĘBIORSTWA – CZŁONKÓW ZARZĄDU I PROKURENTÓW/ OSÓB FIZYCZNYCH PROWADZĄCYCH DZIAŁALNOŚĆ GOSPODARCZĄ

Imię i nazwisko	Obywatelstwo	Pełniona funkcja

9. WYKAZ DOUMENTÓW DOŁĄCZONYCH DO WNIOSKU:

- 1.
- 2.

3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		
10. PODPIS PRZEDSIĘBIORCY		
(podpisy składają osoby uprawnione do reprezentacji przedsiębiorcy)		
Oświadczam, że podane wyżej informacje są prawdziwe i kompletne.		
DATA	IMIĘ I NAZWISKO	PODPIS

Sposób wypełnienia:

1. Pole oznaczone jako „□” wypełnia się stawiając znak (✓).
2. Pola wymagające uzupełnienia należy wypełnić czytelnie, drukowanymi literami.

INFORMACJE

potwierdzające spełnianie warunków wymaganych do uzyskania koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego

1. OZNACZENIE PRZEDSIĘBIORCY	
Firma/Imię i nazwisko	
Siedziba/Miejsce zamieszkania	
Adres siedziby/Adres miejsca zamieszkania	
Adres do doręczeń	
Numer telefonu (opcjonalnie)	
Numer faksu (opcjonalnie)	
E-mail (opcjonalnie)	
Numer w rejestrze przedsiębiorców KRS	
Numer identyfikacji podatkowej (NIP)	
Główne miejsce prowadzenia działalności w rozumieniu art. 2 pkt 26 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3)	
2. WYKONYWANY RODZAJ I TYP PRZEWÓZU LOTNICZEGO	
TYP PRZEWÓZU LOTNICZEGO	RODZAJ PRZEWÓZU LOTNICZEGO
☐ regularny przewóz lotniczy	☐ pasażerowie ☐ towar ☐ poczta

☐ nieregularny przewóz lotniczy	☐ pasażerowie ☐ towar ☐ poczta		
3. RODZAJ STATKÓW POWIETRZNYCH PRZEZNACZONYCH DO EKSPLOATACJI			
☐ o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20; ☐ bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) lub liczby miejsc pasażerskich			
4. WYKAZ STATKÓW POWIETRZNYCH PRZEZNACZONYCH DO EKSPLOATACJI			
Typ statku powietrznego	Znaki rejestracyjne	Maksymalna masa startowa (MTOM)	Liczba miejsc pasażerskich
5. OŚWIADCZENIE DOTYCZĄCE PODSTAWOWEGO RODZAJU DZIAŁALNOŚCI			
Oświadczam, że przewóz lotniczy oddzielnie lub w połączeniu z każdą inną działalnością gospodarczą przy użyciu statku powietrznego lub z naprawą i konserwacją statków powietrznych, stanowi podstawowy rodzaj działalności przedsiębiorstwa. ☐ TAK ☐ NIE			
PODPIS PRZEDSIĘBIORCY (podpisy składają osoby uprawnione do reprezentacji przedsiębiorcy)			
DATA	IMIĘ I NAZWISKO	PODPIS	

6. PRZEDSIĘBIORCA POSIADA CERTYFIKAT PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO (AOC)

□ TAK:

Data wydania certyfikatu AOC

Numer certyfikatu AOC

- NIE:

Data złożenia wniosku o wydanie certyfikatu AOC

7. WŁASNOŚĆ ORAZ SKUTECZNA KONTROLA

WSPÓLNICY/AKCJONARIUSZE cz. A*

* Część wypełniania przez koncesjonariuszy będących spółkami kapitałowymi. Należy wymienić wszystkie podmioty posiadające akcje/udziały. Spółki kapitałowe, w których akcje/udziały są posiadane w sposób pośredni przez podmioty inne niż osoby fizyczne lub państwo członkowskie Unii Europejskiej, niezależnie od części A wypełniają również część B.

[illegible]

WSPÓLNICY/AKCJONARIUSZE cz. B** <i>** Część wypełniania przez koncesjonariuszy będących spółkami kapitałowymi, w których akcje/udziały są posiadane w sposób pośredni przez podmioty inne niż osoby fizyczne lub państwo członkowskie Unii Europejskiej. Część B jest wypełniana niezależnie od części A. Należy wskazać wszystkie podmioty posiadające akcje lub udziały w sposób pośredni aż do osób fizycznych (ze wskazaniem ich obywatelstwa i miejsca zamieszkania) lub państwa członkowskiego Unii Europejskiej.</i>				
Imię i nazwisko/firma wspólnika/akcjonariusza	Obywatelstwo i miejsce stałego zamieszkania/siedziba	Liczba posiadanych udziałów lub akcji	Rodzaj/stopień uprzywilejowania udziału lub akcji	% w całym kapitale
WSPÓLNICY/AKCJONARIUSZE cz. C*** <i>*** Część wypełniania przez wnioskodawców będących spółkami kapitałowymi pozostającymi w związku prawnym lub faktycznym, o którym mowa w art. 2 pkt 9 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, z innym przedsiębiorcą lub innymi przedsiębiorcami. Należy przedstawić informacje dotyczące charakteru związku, o którym mowa w art. 2 pkt 9 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.</i>				

8. WYKAZ OSÓB STALE I FAKTYCZNIE KIERUJĄCYCH DZIAŁALNOŚCIĄ PRZEDSIĘBIORSTWA – CZŁONKÓW ZARZĄDU I PROKURENTÓW/ OSÓB FIZYCZNYCH PROWADZĄCYCH DZIAŁALNOŚĆ GOSPODARCZĄ		
Imię i nazwisko	Obywatelstwo	Pełniona funkcja
9. WYKAZ DOUMENTÓW DOŁĄCZONYCH DO INFORMACJI:		
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		

7.		
8.		
9.		
10.		
10. PODPIS PRZEDSIĘBIORCY		
(podpisy składają osoby uprawnione do reprezentacji przedsiębiorcy)		
Oświadczam, że podane wyżej informacje są prawdziwe i kompletne.		
DATA	IMIĘ I NAZWISKO	PODPIS

Sposób wypełnienia:

1. Pole oznaczone jako „□” wypełnia się stawiając znak (✓).
2. Pola wymagające uzupełnienia należy wypełnić czytelnie, drukowanymi literami.

UZASADNIENIE

Celem wydania projektowanego rozporządzenia jest w szczególności:

- 1) wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 172 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...);
- 2) sporządzenie wykazu dokumentów, informacji i oświadczeń i potwierdzających spełnianie warunków, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3);
- 3) sporządzenie wzorów wniosku o udzielenie koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego oraz informacji potwierdzających spełnianie warunków wymaganych do uzyskania koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego.

Postępowania administracyjne w sprawach dotyczących koncesji prowadzone są na podstawie rozporządzenia nr 1008/2008/WE, które weszło w życie w dniu 1 listopada 2008 r. oraz ustawy – Prawo lotnicze.

Art. 172 ustawy – Prawo lotnicze daje podstawę dla ministra właściwego do spraw transportu, do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowych wymagań w sprawie wykazu dokumentów i informacji potwierdzających spełnianie wymogów, o których mowa w rozporządzeniu nr 1008/2008/WE, jakie obowiązany jest przedłożyć przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie koncesji, przewoźnik lotniczy na żądanie Prezesa Urzędu lub ubiegający się o zatwierdzenie lub zmianę koncesji.

W § 1 rozporządzenia w sposób zwięzły określony został jego przedmiot.

W § 2 rozporządzenia wprowadzono słowniczek pojęć, zaś w § 3 rozporządzenia zawarto sformułowanie, że wzór wniosku o udzielenie koncesji określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

Z kolei § 4 rozporządzenia wymienia dokumenty, jakie przedsiębiorca obowiązany jest złożyć wraz z wnioskiem o udzielenie koncesji. Odnosząc się do kwestii dokumentów potwierdzających spełnianie wymogu dobrej reputacji przez osoby stale i faktycznie kierujące działalnością przedsiębiorstwa, tj. osoby wymienione w § 4 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia, należy wskazać, że przedmiotem analizy w toku postępowania jest w szczególności sprawdzenie, czy wobec tych osób nie ogłoszono w przeszłości upadłości, w przypadku, gdy prowadziły one działalność gospodarczą we własnym imieniu, a także, czy wobec tych osób nie orzeczono zakazów dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej na własny rachunek lub pełnienia funkcji członka rady nadzorczej, reprezentanta lub pełnomocnika w spółce handlowej, przedsiębiorstwie państwowym, spółdzielni, fundacji lub stowarzyszeniu oraz czy nie zostały one skazane prawomocnym wyrokiem sądu za określone przestępstwa, w tym m.in. za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bezpieczeństwu powszechnemu, mieniu, obrotowi gospodarczemu czy za przestępstwa określone w ustawie – Prawo lotnicze. Powyższa regulacja jest zgodna z postanowieniami art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008/WE oraz ma na celu ustalenie, czy osoby takie dają gwarancję rzetelnego i uczciwego prowadzenia lub zarządzania sprawami w ramach działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego.

W § 5 wskazano, że przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego przedstawia informacje potwierdzające spełnianie warunków wymaganych do uzyskania koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego, których wzór stanowi załącznik nr 2 do rozporządzenia. Do przedmiotowych informacji dołączane są dokumenty tożsame z tymi, jakie przedsiębiorca obowiązany jest złożyć wraz z wnioskiem o udzielenie koncesji. W przypadku jednak postępowań prowadzonych w ramach bieżącego nadzoru nad przewoźnikiem lotniczym – tj. przedstawienia Prezesowi Urzędu koncesji do zatwierdzenia oraz badania przez Prezesa Urzędu spełniania przez przedsiębiorcę wymagań rozdziału II rozporządzenia nr 1008/2008/WE na podstawie art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia – w planie gospodarczym nie określa się planowanej daty rozpoczęcia działalności (gdyż działalność ta jest już prowadzona), zaś jeśli chodzi o warunki finansowe, przewoźnik lotniczy – zamiast wykazywać zdolność do wypełnienia zobowiązań w okresie kolejnych 24 miesięcy oraz zdolność do pokrycia kosztów pierwszych 3 miesięcy bez jakichkolwiek przychodów z działalności, które to wymogi zgodnie z treścią art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008/WE stosuje się jedynie do przedsiębiorców ubiegających się pierwszy raz o koncesję – powinien wykazać możliwość wypełnienia istniejących i potencjalnych zobowiązań

przez okres kolejnych co najmniej 12 miesięcy, co zgodnie z rozporządzeniem nr 1008/2008/WE jest warunkiem utrzymania koncesji.

Następnie w § 6 projektu rozporządzenia wskazano, jakie dokumenty obowiązany jest przedstawić przewoźnik lotniczy, który zamierza zmienić typ przewozu lotniczego. Dokumenty te są co do zasady tożsame z przedstawianymi w ramach innych postępowań związanych z bieżącym nadzorem, przy czym w kwestii warunków finansowych przewoźnik zobowiązany będzie wykazać spełnianie warunków odpowiadających docelowemu zakresowi działalności (typowi statku powietrznego, który ma być wykorzystywany po zmianie).

W § 7 rozporządzenia wprowadzono regułę, że przedsiębiorca może dołączyć kopie wymaganych dokumentów z wyjątkiem oświadczeń, a także że w przypadku dokumentów sporządzanych w języku obcym dołącza się tłumaczenie na język polski.

W załącznikach do rozporządzenia określono pozostałe informacje jakie powinny być przedstawione wraz z wnioskiem o udzielenie koncesji na podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego, albo do jej utrzymania, które pozwolą Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego na ocenę spełniania wymogów niezbędnych do udzielenia koncesji na przewóz lotniczy lub jej utrzymania przez przedsiębiorcę wykonującego przewóz lotniczy. Powyższe ułatwi przedsiębiorcom formułowanie wniosków w tym zakresie.

Odnosząc się do zakresu informacji wymaganych na podstawie pkt 4 cz. A i B załączników nr 1 i 2 do projektu rozporządzenia, należy wyjaśnić, że informacje dotyczące pojedynczych akcji lub udziałów mogą mieć zasadniczy wpływ na ocenę tego, czy spełnione zostały warunki niezbędne do uzyskania albo utrzymania koncesji, w zakresie własności i skutecznej kontroli. Należy bowiem wskazać, że stosownie do art. 4 lit. f rozporządzenia nr 1008/2008/WE, właściwy organ państwa członkowskiego wydający koncesje przyznaje koncesję przedsiębiorstwu, pod warunkiem, że „państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 procent udziałów w przedsiębiorstwie oraz skutecznie je kontrolują, bezpośrednio lub pośrednio poprzez jedno lub więcej przedsiębiorstw pośredniczących, z wyjątkiem przypadków zgodnych z postanowieniami umowy z państwem trzecim, której Wspólnota jest stroną”. Na gruncie przepisów rozporządzenia nr 1008/2008/WE, każda zmiana w zakresie struktury kapitałowej wymaga zatem oceny pod kątem możliwości sprawowania skutecznego nadzoru nad danym podmiotem w zakresie spełniania warunków określonych w art. 4 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, w tym warunku własności i skutecznej kontroli.

Przejsiecie nawet znikomej liczby udziałów lub akcji wspólnotowego przewoźnika lotniczego, jego spółki macierzystej lub ostatecznej spółki holdingowej może w sposób znaczący rzutować na sytuację prawną tego przewoźnika. Przykładowo, jeżeli kapitał unijny posiada 51% akcji lub udziałów, a kapitał obcy 49% akcji lub udziałów, to zbycie 1% akcji lub udziałów może prowadzić do konieczności wezwania takiego przewoźnika przez Prezesa ULC do przedstawienia koncesji do ponownego zatwierdzenia na podstawie art. 8 ust. 7 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

Kwestia znaczących udziałów lub akcji, o których mowa w art. 8 ust. 5 rozporządzenia nr 1008/2008/WE jest istotna z punktu widzenia nadzoru finansowego nad posiadaczem koncesji. W przypadku bowiem powiadomienia przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego o zmianie własności pojedynczego pakietu udziałów lub akcji na podstawie ww. przepisu prawa, Prezes ULC ma obowiązek rozważenia, czy zmiana taka ma wpływ na sytuację finansową tego przewoźnika i tym samym uzasadnia przedstawienie przez niego skorygowanego planu gospodarczego. Powiadomienie takie wymaga również zbadania wpływu zmiany na sytuację prawną przewoźnika lotniczego, które może skutkować koniecznością ponownego przedstawienia koncesji do zatwierdzenia.

Zaznaczyć należy, że zgodnie z art. 4 lit. e rozporządzenia nr 1008/2008/WE właściwy organ państwa członkowskiego wydający koncesje przyznaje koncesję przedsiębiorstwu, pod warunkiem że „struktura przedsiębiorstwa pozwala właściwemu organowi wydającemu koncesje na zastosowanie przepisów niniejszego rozdziału”. Oznacza to w szczególności, że Prezes Urzędu udziela koncesji tylko podmiotowi, którego struktura zarówno w momencie udzielania koncesji, jak i w trakcie prowadzenia działalności przez taki podmiot pozwala na skuteczny nadzór Prezesa Urzędu nad takim podmiotem w zakresie spełniania warunków określonych w art. 4 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, w tym warunku własności i skutecznej kontroli.

Przewidziany w § 8 rozporządzenia termin wejścia w życie rozporządzenia jest w ocenie projektodawcy wystarczający. Projekt nie zawiera przepisów wprowadzających zmiany w funkcjonowaniu podmiotów już prowadzących działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego i wymagających dostosowania funkcjonowania do nowych regulacji. Projektowane regulacje będą miały zastosowanie do podmiotów w przyszłości starających się o uzyskanie koncesji

na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego oraz prowadzących działalność w tym zakresie, jednakże nadal pozostając w obrębie regulacji rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 oraz z 2018 r. poz. 1000) należy podnieść, że projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Na podstawie § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wykazu dokumentów, informacji i oświadczeń, jakie jest obowiązany przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie koncesji lub przewoźnik lotniczy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego. Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w MI Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: art. 172 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem wydania rozporządzenia jest stworzenie przejrzystych i jednolitych ram prawnych w odniesieniu do zakresu informacji, dokumentów i oświadczeń przedkładanych celem uzyskania koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego oraz celem utrzymania takiej koncesji. Wydanie rozporządzenia służy stworzeniu katalogu dokumentów i informacji potwierdzających spełnianie warunków, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1008/2008/WE”, a także wprowadzeniu wzorów formularzy wniosku o udzielenie koncesji oraz informacji w przedmiocie spełniania wymogów niezbędnych do utrzymania koncesji.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Sporządzono projekt rozporządzenia w sprawie wykazu dokumentów i informacji potwierdzających spełnienie wymogów, o których mowa w rozporządzeniu nr 1008/2008/WE, jakie obowiązany jest przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie koncesji, przewoźnik na żądanie Prezesa Urzędu lub ubiegający się o zatwierdzenie i zmianę koncesji, wypełniając tym samym delegację z art. 172 ustawy – Prawo lotnicze. Oczekuje się, że rozporządzenie ułatwi przedsiębiorcom składanie wniosków o wydanie koncesji oraz zapewni przejrzystość we współpracy z administracją państwową na etapie uzyskiwania uprawnień i prowadzenia działalności gospodarczej objętej koncesją.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Ogólne warunki niezbędne do uzyskania koncesji na podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego zostały uregulowane na poziomie Unii Europejskiej w rozporządzeniu nr 1008/2008/WE. Szczegółowe wymagania w zakresie dokumentów oraz informacji, jakie jest obowiązany przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o koncesję lub wykonujący działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego są kwestią pozostawioną do rozstrzygnięcia indywidualnie każdemu z państw członkowskich OECD/UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Podmioty wnioskujące o wydanie koncesji na przewóz lotniczy	2-3 podmioty rocznie	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Przejrzystość i pewność prawna wymogów co do informacji i dokumentów składanych na etapie wnioskowania o koncesję, obowiązek stosowania przepisów rozporządzenia
Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego	20 podmiotów aktualnie posiada koncesję na przewóz lotniczy. Liczba ta jest porównywalna na przestrzeni ostatnich lat	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Przejrzystość i pewność prawna wymogów co do informacji i dokumentów składanych na etapie wnioskowania o koncesję, obowiązek stosowania przepisów

			rozporządzenia
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Brak uznaniowości w stosowaniu przepisów, ułatwienie w postaci czytelnego, jednoznacznego zakresu informacji i dokumentów

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Lista konsultantów publicznych:

Aircraft Management and Consulting sp. z o.o.;
BARIP;
Blue Jet sp. z o.o.;
Business Center Club- Związek Pracodawców;
Enter Air sp. z o.o.;
Eurolot S. A.;
Flyjet sp. z o.o.;
Forum Związków Zawodowych;
General Aviation Services sp. z o.o.;
HELICOPTER. PL S.A.;
Husair sp. z o.o.;
IATA;
Ibex – U.L. sp. z o.o.;
Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco” sp. z o.o.;
Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – „Lewiatan”;
Polskie Linie Lotnicze LOT S. A.;
Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
Royal-Star sp. z o.o.;
Salt Aviation sp. z o.o.;
SKY TAXI sp. z o.o.;
Small Planet Airlines sp. z o.o.;
Smart Aero Solutions sp. z o.o.;
Sprintair Cargo sp. z o.o.;
Sprintair S. A.;
SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
Travel Service Polska sp. z o.o.;
Związek Rzemiosła Polskiego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Pozostaje bez wpływu na sektor finansów publicznych.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Pozostaje bez wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.											
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu													
☒ nie dotyczy													
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).						☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy							
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:						☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:							
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.						☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy							
Komentarz: Służy stworzeniu katalogu dokumentów i informacji niezbędnych do wykazania, że przedsiębiorca unijny spełnia wymogi rozporządzenia nr 1008/2008/WE w celu uzyskania bądź utrzymania koncesji na przewóz lotniczy. Dotychczas nie było w tym przedmiocie regulacji odnoszącej się do przedsiębiorców unijnych.													
9. Wpływ na rynek pracy													
Pozostaje bez wpływu na rynek pracy.													

10. Wpływ na pozostałe obszary	
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Pozostaje bez wpływu na pozostałe obszary.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Z upływem 3 lat od wejścia w życie i stosowania w tym czasie przepisów. W tym czasie zweryfikowane zostanie czy zaproponowane rozwiązania sprawdzają się w praktyce, a także czy nie ma potrzeby wprowadzenia nowych rozwiązań bądź zmodyfikowania istniejących.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak załączników.	

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego

Na podstawie art. 187 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Krajowym Programem”, określony w załączniku do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 631), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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

KRAJOWY PROGRAM OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

Rozdział 1 **Przepisy ogólne**

§ 1. 1. Ilekroć w Krajowym Programie jest mowa o:

- 1) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) Urzędzie – rozumie się przez to Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 3) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 4) Konwencji – rozumie się przez to Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.³⁾);
- 5) rozporządzeniu 300/2008 – rozumie się przez to rozporządzenie 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 (Dz. Urz. UE L 97 z 09.04.2008, str. 72 oraz Dz. Urz. UE L 7 z dnia 12 stycznia 2010, str. 3);
- 6) rozporządzeniu 272/2009 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 91 z 03.04.2009, str. 7, Dz. Urz. UE L 90 z dnia 10 kwietnia 2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 193 z dnia 23 lipca 2011, str. 19, Dz. Urz. UE L 293 z dnia 11 listopada 2011, str. 22 oraz Dz. Urz. UE L 77 z dnia 20 marca 2013, str. 5);
- 7) rozporządzeniu 1254/2009 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiające 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 oraz Dz. Urz. WE L 326 z dnia 1 grudnia 2016, str. 7);
- 8) rozporządzeniu 2015/1998 – rozumie się przez to rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 299 z 14.11.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 334 z dnia 22 grudnia 2015, str. 5, Dz. Urz. UE L 122 z dnia 13 maja 2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 125 z dnia 18 maja 2017, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 10 z dnia 13 stycznia 2018, str. 5);
- 9) rozporządzeniu 1035/2011 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 23, Dz. Urz. UE L 281 z dnia 13 października 2012, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 132 z dnia 3 maja 2014, str. 53);
- 10) KPKJ – rozumie się przez to Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, ustalony rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy;
- 11) KPS – rozumie się przez to Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,

³⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. poz. 137 i 138, z 1969 r. poz. 210 i 211, z 1976 r. poz. 130 i 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.

ustalony rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy;

- 12) CMC – rozumie się przez to Certyfikat Członka Załogi statku powietrznego;
 - 13) PWMW – rozumie się przez to psa do wykrywania materiałów wybuchowych, o którym mowa w pkt 12.9 załącznika do rozporządzenia 2015/1998;
 - 14) zespole z PWMW – rozumie się przez to zespół składający się z PWMW i jego przewodnika;
 - 15) PKB – rozumie się przez to punkt kontroli bezpieczeństwa przeznaczony do wykonywania kontroli bezpieczeństwa.
2. Użyte w Krajowym Programie określenia oznaczają:
- 1) czynności audytorskie – czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia 300/2008 oraz KPKJ;
 - 2) służby ochrony – Straż Graniczną, Policję, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz służbę ochrony lotniska, realizujące zadania na terenie lotniska;
 - 3) kontrola dostępu – kontrolę, o której mowa w art. 3 pkt 10 rozporządzenia 300/2008;
 - 4) odprawa biletowo-bagażowa – zespół czynności wykonywanych przez podmiot uprawniony do wykonywania czynności obsługi naziemnej pasażerów i bagażu, mających na celu dopuszczenie pasażera i jego bagażu na wybrany lot;
 - 5) płyta postojowa – część terenu lotniska przeznaczoną do postoju statku powietrznego w celu załadunku lub wyładunku pasażerów lub towarów, a także tankowania, parkowania lub obsługi tego statku;
 - 6) poświadczenie bezpieczeństwa – odpowiednie poświadczenie lub upoważnienie, uprawniające do dostępu do informacji niejawnych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 412);
 - 7) pasażer potencjalnie uciążliwy – pasażera, o którym mowa w art. 3 pkt 18 rozporządzenia 300/2008;
 - 8) osoba naruszająca warunki bezpieczeństwa lotniska – osobę, która w trakcie przebywania na terenie lotniska przez swoje zachowanie:
 - a) zagraża porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia lub
 - b) utrudnia wykonywanie obowiązków osobom zatrudnionym lub pełniącym służbę w terminalu oraz w innych obiektach infrastruktury lotniska, lub
 - c) uszkadza elementy terminalu pasażerskiego, jego wyposażenie lub sprzęt oraz inne obiekty infrastruktury lotniska, jeżeli może to zagrazić bezpieczeństwu osób i mienia, lub
 - d) narusza zarządzenia porządkowe dotyczące bezpieczeństwa na lotnisku;
 - 9) pasażer naruszający warunki bezpieczeństwa lotu – osobę, która od momentu zamknięcia drzwi statku powietrznego przed startem do chwili ich otwarcia po wylądowaniu przez swoje zachowanie:
 - a) zagraża porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia na pokładzie statku powietrznego lub
 - b) utrudnia członkowi załogi wykonywanie obowiązków lub zmniejsza jego zdolność do wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego, lub
 - c) uszkadza statek powietrzny, jego wyposażenie lub elementy składowe oraz sprzęt, lub
 - d) narusza przepisy dotyczące bezpieczeństwa podczas operacji lotniczej;
 - 10) sprawdzenie przeszłości – sprawdzenie, o którym mowa w pkt 11.1.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998;
 - 11) strefa ogólnodostępna – strefę, o której mowa w art. 3 pkt 12 rozporządzenia 300/2008;
 - 12) strefa operacyjna – strefę, o której mowa w art. 3 pkt 11 rozporządzenia 300/2008;
 - 13) strefa zastrzeżona – strefę, o której mowa w art. 3 pkt 13 rozporządzenia 300/2008;
 - 14) część krytyczna strefy zastrzeżonej – część, o której mowa w pkt 1.1.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998;
 - 15) strefa wydzielona – strefę, o której mowa w art. 3 pkt 14 rozporządzenia 300/2008;
 - 16) szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego – szkolenie, o którym mowa w pkt 11.2.6.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, prowadzone zgodnie z rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy;

- 17) zaopatrzenie pokładowe – zaopatrzenie, o którym mowa w pkt 8.0.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998;
- 18) zaopatrzenie portu lotniczego – zaopatrzenie, o którym mowa w pkt 9.0.2 lit. a załącznika do rozporządzenia 2015/1998;
- 19) karta identyfikacyjna członka załogi – kartę, o której mowa w pkt 1.2.2.2. lit. b załącznika do rozporządzenia 2015/1998 oraz CMC;
- 20) karta identyfikacyjna portu lotniczego – kartę, o której mowa w pkt 1.2.2.2 lit. c załącznika do rozporządzenia 2015/1998;
- 21) bagaż kabinowy – bagaż, o którym mowa w art. 3 pkt 19 rozporządzenia 300/2008;
- 22) bagaż rejestrowany – bagaż, o którym mowa w art. 3 pkt 20 rozporządzenia 300/2008;
- 23) ładunek – mienie, o którym mowa w art. 3 pkt 25 rozporządzenia 300/2008;
- 24) poczta – przesyłki, o których mowa w art. 3 pkt 24 rozporządzenia 300/2008;
- 25 nadzór – nadzór nad kontrolą bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 186b ustawy;
- 26) nieprawidłowości – stwierdzone przez funkcjonariuszy Straży Granicznej poważne uchybienia i naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 2. 1. Działania podejmowane w ramach Krajowego Programu realizują:

- 1) minister właściwy do spraw transportu w zakresie:
 - a) koordynacji zadań realizowanych przez Radę Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, o której mowa w art. 19 ustawy,
 - b) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a;
- 2) minister właściwy do spraw wewnętrznych w zakresie kontroli działalności gospodarczej dotyczącej usług ochrony osób i mienia wykonywanej przez przedsiębiorców realizujących na terenie lotniska zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego, oraz przez podległe i nadzorowane przez niego służby w zakresie:
 - a) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji o zagrożeniu aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz o wszelkich zagrożeniach, co do których istnieją przesłanki, iż mogą one skutkować aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,
 - b) obserwacji pasażerów przylatujących i odlatujących statkami powietrznymi w celu wykrycia osób mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,
 - c) planowania działań, mających na celu przeciwdziałanie aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,
 - d) udziału w prowadzeniu negocjacji w przypadku wzięcia zakładników,
 - e) rozpoznawania i neutralizowania urządzeń i materiałów wybuchowych na lotniskach i na pokładach statków powietrznych,
 - f) udziału w zabezpieczeniu statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz zapewnieniu rozwiązania tej sytuacji przy użyciu dostępnych środków,
 - g) szkolenia podległych służb w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,
 - h) współdziałania z Prezesem Urzędu, zarządzającym lotniskiem oraz przewoźnikami lotniczymi w zakresie wprowadzenia do stosowania dodatkowych wymogów ochrony lotnictwa;
- 3) Minister Obrony Narodowej, przez podległe i nadzorowane przez niego służby, w zakresie ochrony fizycznej terenów lotnisk współużytkowanych oraz współdziałania z zarządzającym lotniskiem w zakresie ochrony fizycznej obiektów i terenów udostępnionych mu do użytkowania, a także przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a;
- 4) minister właściwy do spraw zagranicznych w zakresie przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a;
- 5) minister właściwy do spraw finansów publicznych, przez podległe i nadzorowane przez niego służby w zakresie:

- a) kontroli stref celnych na lotniskach polegającej na zwracaniu uwagi, podczas wykonywania kontroli celnej, na towary i zdarzenia, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,
 - b) współpracy Służby Celnej ze służbami ochrony polegającej na informowaniu tych służb o ujawnieniu podczas kontroli celnej towarów i zdarzeń, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,
 - c) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a;
- 6) Prezes Urzędu w zakresie:
- a) upowszechniania międzynarodowych norm, zasad oraz procedur ochrony lotnictwa cywilnego i stosowania ich w praktyce,
 - b) sprawowania nadzoru nad działalnością przewoźników lotniczych, zarządzających lotniskami, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarejestrowanych agentów, zarejestrowanych dostawców zaopatrzenia pokładowego, znanych nadawców, uznanych nadawców, znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego oraz portu lotniczego, w zakresie realizacji przez te podmioty zadań wynikających z przepisów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, a w szczególności Krajowego Programu,
 - c) sprawowania nadzoru nad realizacją programów naprawczych, przygotowywanych przez podmioty, o których mowa w lit. b, w wyniku zaleceń pokontrolnych inspektorów Urzędu,
 - d) prowadzenia listy osób odpowiedzialnych za sprawy ochrony lotnictwa cywilnego w podmiotach, o których mowa w lit. b,
 - e) wprowadzania specjalnych procedur ochrony lub zwolnień ze środków kontroli w zakresie ochrony, zgodnie z częścią K załącznika do rozporządzenia 272/2009,
 - f) informowania zarządzających lotniskami będącymi portami lotniczymi oraz koncesjonowanych przez Prezesa Urzędu przewoźników o otrzymaniu informacji przekazanej przez Komisję Europejską w trybie art. 15 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, z późn. zm);
- 7) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki w zakresie:
- a) oceny stopnia zagrożenia radiacyjnego,
 - b) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a;
- 8) Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie wykonywania zadań określonych w rozdziale 4 i 7 oraz zadań polegających na:
- a) przekazywaniu Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a,
 - b) obserwacji pasażerów przylatujących i odlatujących statkami powietrznymi w celu wykrycia osób mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,
 - c) planowaniu działań, mających na celu przeciwdziałanie aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,
 - d) udziale w prowadzeniu negocjacji w przypadku wzięcia zakładników,
 - e) szkoleniu podległych funkcjonariuszy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,
 - f) współdziałaniu z Prezesem Urzędu, zarządzającym lotniskiem oraz przewoźnikami lotniczymi w zakresie wprowadzenia do stosowania dodatkowych wymogów ochrony lotnictwa;
- 9) właściwy wojewoda, w zakresie przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a;
- 10) zarządzający lotniskiem w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa, odpowiedzialnej za ochronę i szkolenie w tym zakresie osób zatrudnionych i przesyłania informacji dotyczącej danych osobowych i teled adresowych tej osoby do Prezesa Urzędu, wraz z jej aktualizacją,
 - b) koordynacji działań i współdziałania z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, ze Strażą Graniczną i Policją, mających na celu realizację ochrony lotnictwa cywilnego w sposób określony

- w Krajowym Programie i programie ochrony lotniska,
- c) zapewnienia przedstawicielom Urzędu warunków do wykonywania na terenie lotniska obowiązków służbowych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
 - d) zapewnienia upoważnionym przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych osobom oraz upoważnionym pracownikom lub funkcjonariuszom organów, o których mowa w art. 23 i art. 23a ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2016 r. poz. 1432), warunków do wykonywania na terenie lotniska obowiązków służbowych polegających na kontroli działalności gospodarczej w zakresie usług ochrony osób i mienia wykonywanej przez przedsiębiorców realizujących na terenie lotniska zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego,
 - e) opracowania programu ochrony lotniska po uzgodnieniu z:
 - Policją,
 - Strażą Graniczną w portach lotniczych, w których znajduje się lotnicze przejście graniczne,
 - f) aktualizacji programu ochrony lotniska,
 - g) umożliwienia podmiotom posiadającym uzasadniony interes prawny lub faktyczny do zapoznania się z aktualnym programem ochrony lotniska w zakresie ich dotyczącym,
 - h) zorganizowania i koordynacji działań mających na celu ochronę przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, prowadzonych przez podmioty funkcjonujące na terenie portu lotniczego,
 - i) kierowania działalnością zespołu ochrony lotniska, określoną w regulaminie tego zespołu,
 - j) uwzględnienia potrzeb ochrony lotnictwa cywilnego przy projektowaniu i budowie nowych obiektów i urządzeń lotniska oraz modernizacji istniejących,
 - k) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a,
 - l) zapewnienia podmiotom korzystającym z terenu lotniska ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym w ramach posiadanych uprawnień i obowiązków,
 - m) prowadzenia bieżącej oceny stanu zagrożeń bezpieczeństwa komunikacji lotniczej na podległym mu lotnisku, jej dokumentowania i przygotowywania oraz wdrożenia działań zmierzających do likwidacji lub ograniczenia skutków tych zagrożeń,
 - n) współpracy ze służbami podległymi i nadzorowanymi przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz Szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie obserwacji pasażerów przylatujących i odlatujących statkami powietrznymi w celu wykrycia osób mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,
 - o) wyposażenia aparatów telefonicznych, których numery wskazuje on pasażerom do kontaktowania się z nim, w system identyfikacji numerów połączeń przychodzących,
 - p) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
 - q) wykonywania innych zadań określonych w odrębnych przepisach;
- 11) koncesjonowany przez Prezesa Urzędu przewoźnik lotniczy w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za organizację ochrony przewozów przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie Prezesowi Urzędu informacji, o której mowa w pkt 10 lit. a,
 - b) opracowania programu ochrony przewoźnika lotniczego po uzgodnieniu z Policją oraz Strażą Graniczną i jego aktualizacji,
 - c) współdziałania ze Strażą Graniczną w zakresie realizacji czynności związanych z wykonywaniem wart ochronnych w trakcie lotów wysokiego ryzyka,
 - d) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a,
 - e) organizowania wewnętrznych audytów ochrony, zgodnie z postanowieniami KPKJ,
 - f) wykonywania innych zadań określonych w odrębnych przepisach;
- 12) zarejestrowany agent, znany nadawca, zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego, znany dostawca zaopatrzenia pokładowego oraz znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego w zakresie:

- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie do Prezesa Urzędu informacji, o której mowa w pkt 10 lit. a,
 - b) opracowania programu ochrony i jego aktualizacji,
 - c) organizowania wewnętrznych audytów ochrony, zgodnie z postanowieniami KPKJ,
 - d) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a;
- 13) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę tej instytucji przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie do Prezesa Urzędu informacji, o której mowa w pkt 10 lit. a,
 - b) opracowania programu ochrony tej instytucji po uzgodnieniu z Policją oraz jego aktualizacji,
 - c) przekazywania informacji o porwanym w polskiej przestrzeni powietrznej statku powietrznym, zgodnie z § 10,
 - d) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
 - e) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a.
- 14) znany dostawca zaopatrzenia pokładowego w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie do Prezesa Urzędu informacji, o której mowa w pkt 10 lit. a,
 - b) opracowania programu ochrony i jego aktualizacji,
 - c) organizowania wewnętrznych audytów ochrony, zgodnie z postanowieniami KPKJ,
 - d) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a;
- 15) znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie do Prezesa Urzędu informacji, o której mowa w pkt 10 lit. a,
 - b) opracowania programu ochrony i jego aktualizacji,
 - c) organizowania wewnętrznych audytów ochrony, zgodnie z postanowieniami KPKJ,
 - d) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a.
2. Informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 6 lit. d, pkt 10 lit. a, pkt 11 lit. a, pkt 12 lit. a oraz pkt 13 lit. a, zawierają:
- 1) imię i nazwisko właściwej osoby;
 - 2) nazwę podmiotu reprezentowanego przez daną osobę;
 - 3) adres do korespondencji podmiotu reprezentowanego przez daną osobę;
 - 4) numer telefonu stacjonarnego i komórkowego;
 - 5) adres poczty elektronicznej.

Rozdział 2

Zespół ochrony lotniska

- § 3. 1.** W portach lotniczych działają zespoły ochrony lotniska, zwane dalej „zespołami”.
2. W skład zespołu wchodzi zarządający lotniskiem lub osoba, o której mowa w § 2 ust. 1 pkt 10 lit. a Krajowego Programu, jako przewodniczący zespołu, oraz po jednym przedstawicielu:
- 1) służby ochrony lotniska;
 - 2) Policji;
 - 3) Straży Granicznej, na lotniskach, na których znajduje się lotnicze przejście graniczne;
 - 4) Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego;
 - 5) Służby Celnej;
 - 6) komitetu skupiającego przewoźników lotniczych, o którym mowa w § 15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie tworzenia i działania komitetów oraz współdziałania i konsultacji w porcie lotniczym (Dz. U. poz. 1088), działającego na

lotnisku albo przedstawiciela operatora wykonującego największą liczbę operacji z danego portu lotniczego.

3. Przewodniczący zespołu z własnej inicjatywy lub na wniosek innego członka zespołu zwołuje posiedzenie zespołu i w zależności od potrzeb zaprasza do udziału w pracach tego zespołu przedstawicieli innych podmiotów działających na lotnisku, jednostek ratownictwa medycznego, właściwego wojewody lub inne osoby.

4. Z posiedzenia zespołu sporządza się protokół, którego kopię przewodniczący zespołu przesyła Prezesowi Urzędu w terminie 10 dni od dnia posiedzenia zespołu. Na ustny lub pisemny wniosek członka zespołu, przewodniczący przesyła jemu kopię protokołu w terminie 7 dni od dnia otrzymania wniosku.

5. Zarządzający lotniskiem zwołuje posiedzenie zespołu w zależności od potrzeb jednakże nie rzadziej niż raz na kwartał, oraz zapewnia obsługę organizacyjną zespołu.

6. Wewnętrzną organizację i sposób funkcjonowania zespołu określa program ochrony lotniska.

§ 4. 1. Do zadań zespołu należy w szczególności:

- 1) wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków do przygotowanych przez zarządzającego lotniskiem projektów zarządzeń i poleceń porządkowych w zakresie ochrony lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 2) wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków do projektu programu ochrony lotniska;
- 3) ocena stopnia zagrożenia lotniska aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 4) wyrażanie opinii na temat rozwiązań dotyczących mechanizmów funkcjonowania terminali;
- 5) inicjowanie wprowadzania nowych rozwiązań i procedur dotyczących odpraw i kontroli pasażerów, bagażu, ładunków oraz środków kontroli w zakresie ochrony;
- 6) dokonanie oceny stanu współpracy między funkcjonującymi na danym lotnisku przewoźnikami lub operatorami, innymi podmiotami prowadzącymi działalność lotniczą, służbami ochrony oraz Służbą Celną a zarządzającym lotniskiem w zakresie realizowanych przedsięwzięć z dziedziny ochrony lotnictwa cywilnego.

2. W trakcie każdego posiedzenia zespół realizuje co najmniej jedno z zadań, o których mowa w ust. 1.

3. Zakres zadań podjętych przez zespół w trakcie posiedzenia zamieszcza się w protokole, o którym mowa w § 3 ust. 4.

Rozdział 3

Przewóz broni i amunicji

§ 5. 1. Osoba zamierzająca przewieźć broń palną, broń gazową lub amunicję jest obowiązana zwrócić się do przedstawiciela przewoźnika na lotnisku wylotu w celu zadeklarowania tego faktu.

2. Przed umieszczeniem w luku bagażowym broni palnej, broni gazowej lub amunicji, wykonuje się następujące czynności:

- 1) przewoźnik informuje Straż Graniczną na lotnisku wylotu o fakcie przewozu broni palnej, broni gazowej lub amunicji przez pasażera;
- 2) Straż Graniczna lub Służba Celna sprawdza, czy osoba, o której mowa w ust. 1, posiada wymagane pozwolenie na broń, a w ruchu międzynarodowym – również zgodę na jej wywóz wydaną przez organ Policji lub zaświadczenie wydane przez konsula Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z ustawą z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (Dz. U. z 2012 r. poz. 576, z 2013 r. poz. 829, z 2014 r. poz. 295, z 2015 r. poz. 1505 oraz z 2016 r. poz. 1954);
- 3) Straż Graniczna sprawdza w wyznaczonym do tego miejscu, czy przewożona broń jest rozładowana i zabezpieczona oraz czy amunicja jest zapakowana w sposób uniemożliwiający uderzenie w spłonkę naboju;
- 4) broń palną, broń gazową lub amunicję umieszcza się w bagażu rejestrowanym lub nadaje się jako bagaż rejestrowany, który jest transportowany na pokład statku powietrznego pod stałym nadzorem Straży Granicznej.

3. Na lotniskach, na których nie funkcjonują lotnicze przejścia graniczne, zadania Straży Granicznej, o których mowa w ust. 2, wykonuje służba ochrony lotniska.

4. Przewoźnik lotniczy informuje Straż Graniczną w przypadku lotniczych przejść granicznych, lub służbę ochrony lotniska, przed przylotem statku powietrznego o fakcie przewozu broni palnej, broni gazowej lub amunicji.

5. Broń palną, broń gazową lub amunicję przyjęte do przewozu na lotnisku odlotu zwraca się pasażerowi na lotnisku docelowym poza obszarem strefy zastrzeżonej lotniska. Broń palna, broń gazowa lub amunicja transportowana z pokładu statku powietrznego pozostaje pod nadzorem Straży Granicznej w przypadku lotniczych przejść granicznych lub służby ochrony lotniska.

6. Przewoźnik lotniczy zapewnia, że broń palna, broń gazowa lub amunicja, które są przeznaczone do przewozu lub czasowo przechowywane na lotnisku w związku z przewozem, są zabezpieczone przez umieszczenie w miejscu fizycznie zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych lub objęte stałym nadzorem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4.

Rozdział 4

Ocena stopnia zagrożenia oraz przeciwdziałanie sytuacjom kryzysowym w lotnictwie cywilnym

§ 6. 1. Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego na podstawie informacji własnych lub uzyskanych od organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne oraz innych organów i służb publicznych dokonuje oceny stopnia zagrożenia terrorystycznego w lotnictwie cywilnym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej za dany rok kalendarzowy, która jest przekazywana Prezesowi Urzędu do dnia 31 marca roku następującego po roku kalendarzowym objętym oceną.

2. Sporządzenia oceny stopnia zagrożenia terrorystycznego w lotnictwie cywilnym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dokonuje się z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych.

3. Organy administracji publicznej, służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne oraz podmioty prowadzące działalność lotniczą, przekazują niezwłocznie Prezesowi Urzędu informacje, o których mowa w art. 186g ust. 1 i 2 ustawy.

4. Podmioty, o których mowa w ust. 1 i 3, w przypadku powzięcia informacji o zaistnieniu aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym lub przygotowaniach do jego popełnienia przekazują je niezwłocznie Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

5. Prezes Urzędu określa, w szczególności na podstawie oceny stopnia zagrożenia terrorystycznego, o której mowa w ust. 1, loty wysokiego ryzyka.

§ 7. 1. Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym, przewoźnik lotniczy oraz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, opracowują plan przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym w lotnictwie cywilnym, zwane dalej „planem”, oraz organizują szkolenia w tym zakresie.

2. Zarządzający lotniskiem opracowuje plan, w uzgodnieniu z Policją i Strażą Graniczną działającą w portach lotniczych, w których znajduje się lotnicze przejście graniczne, oraz po zasięgnięciu opinii przedstawicieli komitetu, o którym mowa w § 15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie tworzenia i działania komitetów oraz współdziałania i konsultacji w porcie lotniczym. Plan stanowi część programu ochrony lotniska.

3. Plan uwzględnia warunki i tryb współpracy oraz koordynacji działań podmiotów funkcjonujących na lotnisku i służb ochrony, a także sposób reagowania na zagrożenia i przekazywania informacji w sytuacji zagrożenia.

4. Procedury postępowania w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym określone w planie, opracowuje się przy uwzględnieniu:

- 1) warunków i trybu współpracy oraz koordynacji działań poszczególnych podmiotów, których przedstawiciele wchodzi w skład sztabu, o którym mowa w § 9 ust. 1;
- 2) sposobu reagowania na sytuację kryzysową w lotnictwie cywilnym;
- 3) metod i środków rozwiązywania sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym;

- 4) sposobów informowania o sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym podmiotów, których przedstawiciele wchodzi w skład sztabu, o którym mowa w § 9 ust. 1.

§ 8. 1. W centrum koordynacji antykryzysowej, o którym mowa w art. 188 ust. 1b ustawy, zwanym dalej „centrum”, należy zapewnić:

- 1) pomieszczenia:
 - a) do pracy sztabu kryzysowego, zwanego dalej „sztabem”,
 - b) socjalne,
 - c) do pracy negocjatora;
 - 2) miejsce do pracy tłumacza.
2. W pomieszczeniach i miejscu, o których mowa w ust. 1, znajdują się w szczególności:
- 1) niezbędne środki łączności przewodowej i bezprzewodowej z systemem identyfikacji numerów połączeń przychodzących;
 - 2) mapy i plany lotniska oraz otaczającego go terenu w wersji papierowej, a także projekty obiektów budowlanych znajdujących się na lotnisku, dokumentacja przebiegu linii energetycznych i elektrycznych, gazowych, telekomunikacyjnych, teleinformatycznych, wodno-kanalizacyjnych oraz ciepłych w wersji papierowej lub na elektronicznym nośniku danych;
 - 3) sprzęt radiowo-telewizyjny;
 - 4) plany wnętrz wszystkich typów statków powietrznych operujących regularnie z danego lotniska;
 - 5) kopia programu ochrony lotniska;
 - 6) spis niezbędnych numerów telefonów do podmiotów funkcjonujących na lotnisku oraz instytucji państwowych uczestniczących w systemie reagowania kryzysowego;
 - 7) dostęp do aktualnych informacji o lotach z danego lotniska.

§ 9. 1. W przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym dotyczącej danego lotniska będącego portem lotniczym, zarządzający tym lotniskiem zwołuje sztab, który prowadzi działania w centrum.

2. W skład sztabu wchodzi:

- 1) zarządzający lotniskiem lub wyznaczona przez niego osoba odpowiedzialna za ochronę lotniska;
 - 2) przedstawiciele:
 - a) służb ochrony,
 - b) instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej funkcjonującej na danym lotnisku,
 - c) jednostek ochrony przeciwpożarowej określonych w programie ochrony lotniska,
 - d) służb medycznych i sanitarnych określonych w programie ochrony lotniska,
 - e) przewoźników lotniczych i innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą na lotnisku, których dotyczy sytuacja kryzysowa lub zaangażowanych w jej rozwiązywanie,
 - f) jednostki wojskowej na lotnisku współużytkowanym.
3. Sztab współdziała z organami administracji rządowej i samorządowej oraz instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej w zakresie przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania ich skutkom.
4. Wewnętrzną organizację i sposób funkcjonowania sztabu i centrum określa program ochrony lotniska.

§ 10. 1. Dowódca statku powietrznego zagrożonego aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, przekazuje wszelkimi dostępnymi środkami łączności informacje o zagrożeniu organowi służby ruchu lotniczego, z którym w tym momencie utrzymuje kontakt.

2. Po uzyskaniu informacji o akcie bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym zaistniałym na lotnisku lub pokładzie statku powietrznego:

- 1) instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, której organ utrzymuje kontakt ze statkiem powietrznym zagrożonym aktem bezprawnej ingerencji:
 - a) powiadamia zarządzającego lotniskiem, na którego lotnisko kieruje się statek powietrzny,

- b) powiadamia właściwego przewoźnika lotniczego,
 - c) powiadamia właściwe organy państw, nad terytoriami których odbywa się lub będzie się odbywał ten lot,
 - d) powiadamia organ dowodzenia obroną powietrzną,
 - e) podejmuje działania mające na celu bezpieczne zakończenie tego lotu;
- 2) zarządzający lotniskiem oraz przewoźnik lotniczy powiadamiają niezwłocznie Prezesa Urzędu oraz centrum zarządzania kryzysowego właściwego terytorialnie wojewody;
- 3) Prezes Urzędu powiadamia:
- a) ministra właściwego do spraw transportu,
 - b) właściwy organ państwa rejestracji statku powietrznego,
 - c) właściwy organ państwa przewoźnika lotniczego,
 - d) właściwy organ państwa, którego obywatele zostali poszkodowani lub zatrzymani w wyniku zdarzenia,
 - e) właściwe organy państw, których obywatele znajdują się na pokładzie statku powietrznego,
 - f) Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
- 4) służby ochrony podejmują działania określone w programie ochrony lotniska.

§ 11. 1. Zarządzający lotniskiem w porozumieniu ze służbami ochrony podejmuje wszelkie działania mające na celu zatrzymanie na ziemi statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym polegającego na porwaniu statku powietrznego.

2. Przewoźnik lotniczy lub zarządzający lotniskiem lub inne podmioty prowadzące działalność lotniczą przekazują Prezesowi Urzędu pełną informację o akcie bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym zawierającą opis zdarzenia oraz podjętych działań w terminie 7 dni od dnia zaistnienia zdarzenia.

3. Prezes Urzędu przesyła do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w jednym z oficjalnych języków tej organizacji:

- 1) raport wstępny – w terminie 30 dni od dnia wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
 - 2) raport końcowy – w terminie 60 dni od dnia wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.
4. Osoba kierująca sztabem lub osoba przez nią upoważniona udzielają informacji o akcie bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym środkom masowego przekazu.

Rozdział 5

Aktualizacje programów ochrony

§ 12. 1. Zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, zarejestrowani agenci i zarejestrowani dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej aktualizują, z uwzględnieniem istniejącego zagrożenia, swoje programy ochrony w zakresie zawartych w nich procedur i informacji, nie rzadziej niż raz na 2 lata.

2. Aktualizacje programów ochrony podmiotów, o których mowa w ust. 1, związane z poziomem ochrony podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu. Przepisy § 2 ust. 1 dotyczące zarządzającego lotniskiem, przewoźnika lotniczego, zarejestrowanego agenta i zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, w zakresie uzgadniania programów ochrony stosuje się odpowiednio.

Rozdział 6

Współpraca międzynarodowa

§ 13. Współpraca Prezesa Urzędu z państwami członkowskimi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w zakresie ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz przeciwdziałania tym aktom polega w szczególności na:

- 1) powiadamianiu o zagrożeniu aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 2) uczestniczeniu w testach systemów ochrony;
- 3) udostępnianiu informacji o sprzęcie i urządzeniach służących ochronie przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 4) wskazaniu właściwych organów upoważnionych do przekazania i odebrania informacji o zagrożeniu oraz wypracowywania i realizacji działań eliminujących stwierdzone zagrożenie.

§ 14. 1. Wykonywanie czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej przez władze lotnicze państw stron Konwencji oraz przewoźników lotniczych z państw obcych wymaga zgody Prezesa Urzędu.

2. Informacja o wynikach przeprowadzonych czynności kontroli jakości w zakresie ochrony, o których mowa w ust. 1, jest przekazywana do Prezesa Urzędu w terminie do 30 dni od dnia zakończenia czynności.

Rozdział 7

Alternatywne środki ochrony

§ 15. 1. Prezes Urzędu wprowadza odstępstwa od wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego na podstawie lokalnej analizy ryzyka na lotnisku lub jego części uwzględniającej:

- 1) informację dołączoną do wniosku przez zarządzającego lotniskiem lub podmiotu wnioskującego o wpis do rejestru lotnisk cywilnych obejmującą:
 - a) wielkość oraz położenie lotniska lub wyznaczonej strefy tego lotniska, podlegających alternatywnym środkom ochrony,
 - b) liczbę, kategorie i rodzaj wykonywanych oraz planowanych operacji lotniczych,
 - c) sposób realizacji działań, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 10 Krajowego Programu, o ile nie został opisany w już zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu programie ochrony;
- 2) ocenę stopnia zagrożenia terrorystycznego dla danego obiektu dokonywaną przez Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

2. Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego przekazuje, na wniosek Prezesa Urzędu, ocenę stopnia zagrożenia terrorystycznego w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku.

Rozdział 8

Ochrona lotniska

§ 16. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza strefę ogólnodostępną, strefę operacyjną, strefę zastrzeżoną i część krytyczną strefy zastrzeżonej oraz w stosownych przypadkach strefę wydzieloną oraz granice między tymi strefami wraz z przejściami, które są zamieszczane w programie ochrony lotniska.

2. Zarządzający lotniskiem informuje Prezesa Urzędu, Policję, Straż Graniczną i Służbę Celną o planowanych zmianach przebiegu stref, granic i przejść, o których mowa w ust. 1, nie później niż na 7 dni przed ich wprowadzeniem.

3. Zmiany, o których mowa w ust. 2, obejmujące okres nie dłuższy niż 90 dni, nie wymagają zamieszczania w programie ochrony lotniska.

§ 17. 1. Dostęp do strefy operacyjnej, zastrzeżonej i części krytycznej strefy zastrzeżonej jest kontrolowany zgodnie z pkt 1.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Za kontrolę dostępu do stref, o których mowa w ust. 1, w tym sprawowanie nadzoru nad funkcjonowaniem systemu przepustkowego, odpowiada zarządzający lotniskiem.

§ 18. 1. Kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się jako kartę:

- 1) czasową;
 - 2) jednorazową.
2. Kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje osobie zainteresowanej zarządzający lotniskiem.
3. Zarządzający lotniskiem prowadzi ewidencję wydanych kart identyfikacyjnych portu lotniczego.

§ 19. 1. Czasową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się na wniosek osoby zainteresowanej złożony w formie pisemnej.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, powinien być potwierdzony:

- 1) w przypadku osoby pracującej lub ubiegającej się o zatrudnienie – przez pracodawcę, u którego wnioskodawca jest zatrudniony lub ubiega się o zatrudnienie;
- 2) w przypadku osoby świadczącej pracę na podstawie umowy cywilnoprawnej – przez zleceniodawcę albo zamawiającego dzieło;
- 3) w przypadku funkcjonariuszy służb państwowych oraz żołnierzy lub pracowników Straży Granicznej, Policji i Służby Celnej – przez przełożonego, który potwierdza spełnienie wymogu, o którym mowa w pkt 11.1.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998;
- 4) w przypadku członków misji dyplomatycznych akredytowanych w Rzeczypospolitej Polskiej – przez Protokół Dyplomatyczny Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, jest poddawany sprawdzeniu przez zarządzającego lotniskiem pod względem zgodności wskazanych w nim stref dostępu z miejscem wykonywania obowiązków służbowych.

§ 20. 1. Czasową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się po odbyciu przez wnioskodawcę jednego ze szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w pkt 11.2.3–11.2.6 i pkt 11.5.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, lub w § 2 pkt 7 załącznika do KPS.

2. Osoby inne niż pasażerowie, wymagające dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska, nie rzadziej niż raz na 3 lata odbywają przynajmniej jedno ze szkoleń, o których mowa w ust. 1.

§ 21. 1. Czasowa karta identyfikacyjna portu lotniczego zawiera co najmniej dane, o których mowa w pkt 1.2.5.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, oraz zabezpieczenie przed jej podrobieniem lub przerobieniem.

2. Karta, o której mowa w ust. 1, dla funkcjonariuszy Straży Granicznej, Policji i Służby Celnej oraz służb państwowych prowadzących czynności operacyjno-rozpoznawcze nie zawiera imienia i nazwiska, a w ich miejsce wstawia się numer służbowy tego funkcjonariusza.

§ 22. 1. Czasowa karta identyfikacyjna portu lotniczego jest zwracana zarządzającemu lotniskiem przez osobę, której została wystawiona, niezwłocznie nie później niż w terminie 2 dni roboczych od dnia wystąpienia zdarzenia, o którym mowa w pkt 1.2.3.5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. W przypadku braku możliwości zachowania terminu, o którym mowa w ust. 1, czasowa karta identyfikacyjna portu lotniczego jest zwracana niezwłocznie po ustaniu przyczyny uniemożliwiającej zachowanie tego terminu. Osoba odpowiedzialna za dokonanie czynności, o której mowa w ust. 1, jest obowiązana niezwłocznie powiadomić zarządzającego lotniskiem o braku możliwości zachowania terminu, o którym mowa w ust. 1.

3. W przypadku niedotrzymania terminu, o którym mowa w ust. 1, oraz braku powiadomienia, o którym mowa w ust. 2, zarządzający lotniskiem powiadamia o tym fakcie Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Straż Graniczną lub Policję, przekazując dane, o których mowa w pkt 1.2.5.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

4. W przypadku, o którym mowa w pkt 1.2.3.6 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, osoba, na którą została wystawiona czasowa karta identyfikacyjna portu lotniczego, powiadamia o tym fakcie zarządzającego lotniskiem. Przepis ust. 2 i 3 stosuje się.

§ 23. 1. Jednorazową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się na wniosek osoby zainteresowanej, na okres nie dłuższy niż 24 godziny.

2. Jednorazową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się po sprawdzeniu dokumentu tożsamości osoby ubiegającej się o tę kartę i potwierdzeniu celu wizyty.

3. Jednorazową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się niezwłocznie na wniosek osoby upoważnionej do kontroli działalności gospodarczej wykonywanej przez przedsiębiorców w zakresie usług ochrony osób i mienia, realizujących na terenie lotniska zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego, po okazaniu legitymacji służbowej i imiennego upoważnienia.

4. Jednorazowa karta identyfikacyjna portu lotniczego zawiera co najmniej:

- 1) numer karty identyfikacyjnej;
- 2) datę jej ważności;
- 3) oznaczenie, przy użyciu kolorów lub liter, obszarów i stref, do których jej posiadacz ma dostęp;
- 4) napisy: „GOŚĆ” i „VISITOR”.

5. Osoby posiadające jednorazową kartę identyfikacyjną portu lotniczego podlegają eskortie, zgodnie z pkt 1.2.7 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

§ 24. 1. Kartę identyfikacyjną członka załogi wydaje przewoźnik lotniczy osobie, co do której komendant oddziału Straży Granicznej udzielił informacji o braku negatywnych przesłanek do jej wydania.

2. Funkcję karty identyfikacyjnej członka załogi pełni również certyfikat CMC wydany przez Prezesa Urzędu zgodnie z postanowieniami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189a ust. 2 ustawy.

3. W razie wystąpienia zdarzenia, o którym mowa w pkt 1.2.3.5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, do karty identyfikacyjnej członka załogi przepisy § 22 stosuje się odpowiednio.

§ 25. 1. Przez kartę identyfikacyjną, o której mowa w pkt 1.2.2.2 lit. d załącznika do rozporządzenia 2015/1998, rozumie się certyfikat inspektora lotnictwa cywilnego wydany przez Prezesa Urzędu, zgodnie z przepisami Załącznika 9 do Konwencji. Prezes Urzędu udostępnia zarządzającym lotniskami informację o wydanych certyfikatach.

2. Certyfikat inspektora lotnictwa cywilnego wydany przez Prezesa Urzędu upoważnia do eskortowania osób, zgodnie z pkt 1.2.7.3 lit. b–d załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

3. Przez kartę identyfikacyjną, o której mowa w pkt 1.2.2.2 lit. e załącznika do rozporządzenia 2015/1998, rozumie się legitymację służbową żołnierzy i funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego.

4. Na podstawie legitymacji służbowych, o których mowa w ust. 3, dostęp do strefy zastrzeżonej jest możliwy wyłącznie w asyście osoby posiadającej czasową kartę identyfikacyjną danego portu lotniczego.

§ 26. 1. Wjazd pojazdu do strefy operacyjnej, strefy zastrzeżonej oraz części krytycznej strefy zastrzeżonej jest dopuszczalny wyłącznie dla pojazdu posiadającego przepustkę uprawniającą do wjazdu do tych stref.

2. Wymóg, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy pojazdu biorącego udział w akcji ratowniczej na terenie lotniska, w szczególności w sytuacjach ratowania życia lub zdrowia ludzkiego.

3. Przepustkę, o której mowa w ust. 1, umieszcza się na przedniej szybie pojazdu.

§ 27. 1. Przepustkę dla pojazdu, zgodnie z pkt 1.2.6 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, wydaje się jako przepustkę:

- 1) czasową;
 - 2) jednorazową.
2. Przepustkę dla pojazdu wydaje zarządzający lotniskiem.
 3. Przepustkę dla pojazdu służbowego Urzędu wydaje Prezes Urzędu.
 4. Prezes Urzędu przekazuje informacje do zarządzających lotniskami o wydanych lub wycofanych przepustkach dla pojazdów służbowych Urzędu.
 5. Przepustka dla pojazdu zawiera co najmniej dane, o których mowa w pkt 1.2.6.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, oraz zabezpieczenie przed jej podrobieniem lub przerobieniem.

§ 28. 1. Czasową przepustkę dla pojazdu wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu złożony w formie pisemnej.

2. Czasową przepustkę dla pojazdów służbowych Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego, zarządzający lotniskiem wydaje niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku.
3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, jest poddawany sprawdzeniu przez zarządzającego lotniskiem pod względem zgodności wskazanych w nim stref dostępu z miejscem wykonywania obowiązków służbowych.

§ 29. 1. Czasową przepustkę dla pojazdu zwraca się podmiotowi wydającemu niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 2 dni roboczych od dnia wystąpienia zdarzenia, o którym mowa w pkt 1.2.6.5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. W razie wystąpienia zdarzenia, o którym mowa w pkt 1.2.6.5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, do czasowej przepustki dla pojazdu przepisy § 22 stosuje się odpowiednio.

§ 30. 1. Jednorazową przepustkę dla pojazdu wydaje się na wniosek osoby zainteresowanej, na okres nie dłuższy niż 24 godziny.

2. Jednorazową przepustkę dla pojazdu wydaje się po sprawdzeniu dokumentu tożsamości osoby ubiegającej się o tę przepustkę i potwierdzeniu celu wizyty.
3. Jednorazowa przepustka dla pojazdu zawiera dane, o których mowa w pkt 1.2.6.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, oraz napisy: „GOŚĆ” i „VISITOR”.
4. Pojazdy posiadające jednorazową przepustkę dla pojazdu podlegają eskortie zgodnie z pkt 1.2.7 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.
5. Jednorazową przepustkę dla pojazdów służbowych Służby Ochrony Państwa wydaje się niezwłocznie.

§ 31. 1. Zarządzający lotniskiem wydaje instrukcję przepustkową, w której określa w szczególności:

- 1) rodzaje kart identyfikacyjnych portu lotniczego i przepustek dla pojazdów oraz ich wzory;
 - 2) warunki i tryb występowania o uzyskanie karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki dla pojazdu;
 - 3) tryb przyznawania karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki dla pojazdu;
 - 4) sposób użytkowania karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki dla pojazdu;
 - 5) sposób postępowania w przypadku utraty karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki dla pojazdu;
 - 6) sposób postępowania w przypadku naruszenia postanowień tej instrukcji.
2. Instrukcja przepustkowa lotniska stanowi załącznik do programu ochrony tego lotniska.

§ 32. 1. Przed wydaniem upoważnienia do dostępu bez eskorty do strefy zastrzeżonej lub podjęciem obowiązków, o których mowa w pkt 11.1.1 oraz 11.1.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, każda osoba jest obowiązana pozytywnie przejść sprawdzenie przeszłości obejmujące:

- 1) ustalenie tożsamości osoby na podstawie dokumentu potwierdzającego tożsamość;
- 2) informacje z rejestrów karnych ze wszystkich państw pobytu, w rozumieniu pkt 11.0.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, z co najmniej 5 poprzedzających lat albo uzyskanie informacji o braku negatywnych przesłanek na podstawie art. 188a ust. 4 ustawy;
- 3) informacje o zatrudnieniu i kształceniu oraz o wszystkich okresach przerw w zatrudnieniu i kształceniu z co najmniej 5 poprzedzających lat.

2. Sprawdzenie przeszłości, o którym mowa w ust. 1, realizuje zarządzający lotniskiem w stosunku do osoby ubiegającej się o czasową kartę identyfikacyjną portu lotniczego oraz przewoźnik lotniczy w stosunku do osoby ubiegającej się o kartę identyfikacyjną członka załogi, z zastrzeżeniem § 19 ust. 2 pkt 3.

3. Wobec osoby wyznaczonej do pełnienia obowiązków, o których mowa w pkt 11.1.1 oraz 11.1.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, która nie podlega sprawdzeniu z tytułu ubiegania się o dokument, o którym mowa w ust. 2, sprawdzenie przeszłości realizuje podmiot, na rzecz którego osoba ta będzie wykonywać obowiązki.

4. Sprawdzenie przeszłości jest powtarzane nie rzadziej niż raz na 5 lat.

§ 33. Kontrolę bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami i przenoszonych przez te osoby przedmiotów oraz sprawdzenie pojazdów udających się do strefy zastrzeżonej oraz do części krytycznej strefy zastrzeżonej wykonuje zarządzający lotniskiem przy pomocy służby ochrony lotniska, zgodnie z pkt 1.3 i 1.4 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, częścią A, B i D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz z pkt 1.3 i 1.4 załącznika I do rozporządzenia 300/2008.

§ 34. 1. Z kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 33, są zwolnieni posiadający kartę identyfikacyjną portu lotniczego:

- 1) żołnierze i funkcjonariusze Straży Granicznej, Policji, Służby Celnej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego,
- 2) osoby upoważnione na podstawie odrębnych przepisów przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych do wykonywania kontroli działalności gospodarczej dotyczącej usług ochrony osób i mienia wykonywanej przez przedsiębiorców realizujących na terenie lotniska zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego,
- 3) strażacy straży pożarnej,
- 4) kwalifikowani pracownicy ochrony fizycznej zatrudnieni w służbie ochrony lotniska, którzy zgodnie z planem ochrony, o którym mowa w art. 7 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, realizujący zadania w strefie zastrzeżonej lotniska wyposażeni w broń palną,
- 5) osoby, których zadaniem jest reagowanie na nagłe przypadki poważnego zagrożenia życia ludzkiego lub mienia

– podczas wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

3. Z kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 33, są zwolnieni posiadacze certyfikatu inspektora lotnictwa cywilnego wydanego przez Prezesa Urzędu, podczas wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

4. Ze sprawdzenia, o którym mowa w § 33, są zwolnione pojazdy posiadające przepustki do danego lotniska: Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego oraz wewnętrznej służby ochrony zarządzającego lotniskiem, podczas wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

5. Ze sprawdzenia, o którym mowa w § 33, są zwolnione pojazdy Urzędu posiadające przepustki, o których mowa w § 27 ust. 3, oraz pojazdy wykorzystywane w razie wystąpienia poważnego, nagłego zagrożenia życia ludzkiego lub mienia.

6. Zarządzający lotniskami przekazują do Prezesa Urzędu do końca stycznia każdego roku dane dotyczące liczby i kategorii osób oraz pojazdów podlegających zwolnieniu z kontroli bezpieczeństwa oraz sprawdzenia w danym porcie lotniczym.

7. Prezes Urzędu zgodnie z pkt 1.3.2.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998 przekazuje do Komisji Europejskiej dane dotyczące liczby i kategorii osób oraz pojazdów podlegających zwolnieniu z kontroli bezpieczeństwa oraz sprawdzenia.

8. Służba ochrony lotniska nie wpuszcza do strefy zastrzeżonej i części krytycznej strefy zastrzeżonej osoby odmawiającej poddania się kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 33.

§ 35. Przedmioty zabronione do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej, o których mowa w dodatku 1-A załącznika do rozporządzenia 2015/1998, mogą być wnoszone na teren strefy zastrzeżonej przez personel przewoźnika lotniczego, zarządzającego lotniskiem oraz przedstawicieli innych podmiotów wykonujących obowiązki służbowe lub prowadzących działalność w strefie zastrzeżonej, o ile jest to niezbędne do zapewnienia funkcjonowania tych podmiotów. Wnoszenie tych przedmiotów odbywa się zgodnie z postanowieniami instrukcji przepustkowej lotniska.

§ 36. 1. Zarządzający lotniskiem jest odpowiedzialny za nadzór, patrole i inne kontrole fizyczne prowadzone zgodnie z pkt 1.5 załącznika do rozporządzenia 2105/1998 i z pkt 1.5 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, oraz w sposób określony w programie ochrony lotniska.

2. Zarządzający lotniskiem:

- 1) ustala w programie ochrony lotniska, w porozumieniu ze Strażą Graniczną i Policją:
 - a) częstotliwość i środki stosowania nadzoru oraz patrolowania strefy zastrzeżonej, ogrodzenia zewnętrznego i obszarów do nich przyległych przez właściwą służbę ochrony,
 - b) częstotliwość i środki stosowania nadzoru oraz patrolowania strefy ogólnodostępnej, w celu wykluczenia możliwości pozostawienia przedmiotów, które mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa osób i mienia;
- 2) zapewnia:
 - a) utrzymanie w dobrym stanie technicznym ogrodzenia wokół lotniska oraz innych barier technicznych oddzielających strefę ogólnodostępną, strefę operacyjną, strefę zastrzeżoną oraz część krytyczną strefy zastrzeżonej,
 - b) ochronę przejść ze strefy ogólnodostępnej do strefy zastrzeżonej przed dostępem osób nieuprawnionych oraz przedostaniem się przedmiotów mogących stanowić zagrożenie dla transportu lotniczego,
 - c) patrolowanie strefy zastrzeżonej i kontrolowanie strefy ogólnodostępnej,
 - d) możliwość doraźnego i szybkiego ograniczenia dostępu do strefy ogólnodostępnej.

Rozdział 9

Strefy wydzielone

§ 37. W celu obsługi lotów, o których mowa w art. 1 rozporządzenia 1254/2009, ochrona stref wydzielonych, jest realizowana przez zarządzającego lotniskiem w porozumieniu z Policją, a w przypadku portu lotniczego, w którym znajduje się lotnicze przejście graniczne – ze Strażą Graniczną.

Rozdział 10

Ochrona statku powietrznego

§ 38. 1. Przewoźnik lotniczy zapewnia ochronę eksploatowanego przez siebie statku powietrznego, zgodnie z pkt 3 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, częścią D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz pkt 3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Ochrona statku powietrznego, o której mowa w ust. 1, polega na:

- 1) przeszukaniu statku powietrznego;
- 2) zabezpieczeniu statku powietrznego.

§ 39. 1. Przeszukanie statku powietrznego jest realizowane przez przewoźnika lotniczego, zgodnie z pkt 3.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Przewoźnik lotniczy może zawrzeć z zarządzającym lotniskiem, agentem obsługi naziemnej lub innym podmiotem umowę, na podstawie której podmioty te wykonują przeszukiwanie statku powietrznego w jego imieniu.

§ 40. 1. Zabezpieczenie statku powietrznego jest realizowane przez przewoźnika lotniczego, zgodnie z pkt 3.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Przewoźnik lotniczy może zawrzeć z zarządzającym lotniskiem, agentem obsługi naziemnej lub innym podmiotem umowę, na podstawie której podmioty te wykonują zabezpieczenie statku powietrznego w jego imieniu.

Rozdział 11

Pasażerowie i bagaż kabinowy

§ 41. Pasażerów oraz ich bagaż kabinowy poddaje się kontroli bezpieczeństwa zgodnie z pkt 4 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, częścią A załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz pkt 4 załącznika I do rozporządzenia 300/2008.

§ 42. 1. Kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 41, nie stosuje się w przypadku prowadzenia akcji ratowniczej na terenie lotniska, w szczególności w sytuacji ratowania życia lub zdrowia ludzkiego.

2. Służba ochrony lotniska nie wpuszcza do strefy zastrzeżonej oraz części krytycznej strefy zastrzeżonej osoby odmawiającej poddania się kontroli, o której mowa w § 41.

§ 43. 1. W punkcie przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego, w którym jest wykorzystywane urządzenie rentgenowskie do kontroli bezpieczeństwa tego bagażu, znajduje się jednocześnie co najmniej 3 operatorów kontroli bezpieczeństwa, z zastrzeżeniem ust. 3.

2. Osoba obsługująca urządzenie rentgenowskie wykonuje czynności związane z oceną obrazów na monitorze urządzenia rentgenowskiego bez przerwy nie dłużej niż 20 minut. Przerwa pomiędzy kolejną oceną obrazów na monitorze urządzenia rentgenowskiego nie powinna być krótsza niż 10 minut.

3. W przypadku zmniejszonego natężenia ruchu w punkcie, o którym mowa w ust. 1, liczba operatorów może ulec stosownemu zmniejszeniu do poziomu gwarantującego zapewnienie bezpieczeństwa.

§ 44. 1. Sprzęt ułatwiający podróżowanie mający istotny wpływ na zdrowie lub życie pasażera lub zapewniający komfort podróży wykorzystywany przez osoby z ograniczoną możliwością poruszania się poddaje się w miarę możliwości kontroli jako bagaż kabinowy.

2. Przewoźnik lotniczy informuje osobę z ograniczoną możliwością poruszania się o czasie niezbędnym do przeprowadzania kontroli, o której mowa w ust. 1.

§ 45. 1. Kontrolę bezpieczeństwa pasażerów przeprowadza się w sposób uniemożliwiający fizyczne kontaktowanie się pasażerów skontrolowanych z pasażerami oczekującymi na kontrolę.

2. Separację pasażerów, o której mowa w ust. 1, zapewnia się przy użyciu środków osobowych lub barier technicznych.

§ 46. 1. Członkowie misji dyplomatycznych i konsularnych oraz osoby zrównane z nimi na podstawie porozumień międzynarodowych, zwani dalej „dyplomatami”, są poddawani kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 41.

2. Kontroli, o której mowa w § 41, nie poddaje się:

- 1) Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Senatu, Marszałka Sejmu, Prezesa Rady Ministrów, Wicemarszałków Senatu, Wicemarszałków Sejmu, członków Rady Ministrów, a także wszystkich tych osób, którym towarzyszy ochrona służb państwowych;
- 2) członków delegacji oficjalnych, wymienionych na potwierdzonych listach zaproszonych gości, składających wizyty na zaproszenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Senatu, Marszałka Sejmu, Prezesa Rady Ministrów oraz członków Rady Ministrów;
- 3) funkcjonariuszy jednostek organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez Prezesa Rady Ministrów, ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz żołnierzy Żandarmerii Wojskowej, w czasie wykonywania czynności związanych z zapewnieniem ochrony osób, o których mowa w pkt 1 i 2.

§ 47. W odniesieniu do pasażera potencjalnie uciążliwego stosuje się środki ochrony, zgodnie z pkt 4.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

§ 48. 1. O zamiarze przewozu pasażera potencjalnie uciążliwego powiadamia na piśmie przewoźnika lotniczego organ zlecający przewóz takiego pasażera.

2. W uzasadnionych przypadkach powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, może być dokonane w formie innej niż pisemna, za pomocą dostępnych środków łączności. Powiadomienie takie wymaga potwierdzenia na piśmie niezwłocznie po ustaniu okoliczności uniemożliwiających jego dokonanie w formie pisemnej.

3. Powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, zawiera informacje określone w pkt 4.3.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, a także rodzaj niezbędnej ochrony.

§ 49. 1. Przewoźnik lotniczy może uzależnić dopuszczenie do przewozu pasażera potencjalnie uciążliwego od zapewnienia przez Policję, Straż Graniczną lub inną służbę państwową eskorty tego pasażera.

2. O liczebności eskorty decyduje służba zapewniająca eskortę na podstawie analizy zagrożenia ze strony osób eskortowanych.

§ 50. Przed wejściem na pokład statku powietrznego pasażera potencjalnie uciążliwego i jego bagaż poddaje się kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 41.

§ 51. 1. Eskortowanego pasażera potencjalnie uciążliwego wprowadza się na pokład statku powietrznego przed innymi pasażerami.

2. Eskortowanego pasażera potencjalnie uciążliwego wyprowadza się po opuszczeniu pokładu statku powietrznego przez innych pasażerów.

§ 52. Na pokładzie statku powietrznego wobec pasażera potencjalnie uciążliwego stosuje się w szczególności następujące środki ochrony:

- 1) umieszcza się z dala od wyjść awaryjnych;
- 2) nie podaje się alkoholu;
- 3) eskortie pasażera potencjalnie uciążliwego zapewnia się stały kontakt z załogą statku powietrznego;
- 4) o przewozie pasażera potencjalnie uciążliwego nie informuje się innych pasażerów.

§ 53. Kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego nie stosuje się w odniesieniu do osób, o których mowa w § 46 ust. 2.

§ 54. 1. Z bagażu kabinowego pasażera usuwa się przedmioty zabronione do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej i przewozu w bagażu kabinowym, o których mowa w dodatku 4-C załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Pasażera odmawiającego usunięcia z bagażu kabinowego przedmiotu, o którym mowa w ust. 1, nie wpuszcza się do strefy zastrzeżonej i na pokład statku powietrznego.

3. Przedmioty zabronione do przewozu w bagażu kabinowym, o ile nie są zabronione do przewozu w bagażu rejestrowanym, mogą być:

- 1) umieszczone przez pasażera w bagażu rejestrowanym podczas trwania odprawy biletowo-bagażowej lub
- 2) oznakowane przez przewoźnika lotniczego jako bagaż rejestrowany i skierowane do luku bagażowego w trakcie kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego, lub
- 3) przechowane na lotnisku za opłatą, w przeznaczonym do tego celu pomieszczeniu, do czasu zgłoszenia się po ich odbiór pasażera, lub
- 4) po usunięciu z bagażu kabinowego umieszczone w specjalnie do tego celu przeznaczonym pojemniku i zniszczone na koszt przewoźnika lotniczego lub zarządzającego lotniskiem.

4. Warunki przechowania, o którym mowa w ust. 3 pkt 3, ustala zarządzający lotniskiem.

5. Pojemnik, o którym mowa w ust. 3 pkt 4, powinien uniemożliwiać dostęp do jego wnętrza osobom nieuprawnionym przez:

- 1) umieszczenie go w strefie zastrzeżonej, w punkcie kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego;
- 2) zastosowanie odpowiednich rozwiązań konstrukcyjnych.

§ 55. Przewoźnik lotniczy przekazuje do wiadomości publicznej informacje o przedmiotach zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej i przewozu w bagażu kabinowym, o których mowa w dodatku 4-C załącznika do rozporządzenia 2015/1998, w momencie dokonywania rezerwacji oraz w punktach odprawy biletowo-bagażowej, a zarządzający lotniskiem – w punktach kontroli bezpieczeństwa.

§ 56. Zgoda, o której mowa w pkt 4.4.2 lit. a załącznika do rozporządzenia 2015/1998, na wniesienie do stref zastrzeżonych lotniska lub na pokład statku powietrznego przedmiotów wymienionych w dodatku 4-C tego załącznika, jest wydawana przez Prezesa Urzędu na umotywowany wniosek.

§ 57. 1. Bagaż kabinowy i rejestrowany dyplomatów jest poddawany kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 41 i § 58.

2. Nie poddaje się kontroli bezpieczeństwa przesyłek stanowiących pocztę dyplomatyczną pod warunkiem, że są spełnione wymogi Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych sporządzonej w Wiedniu dnia 18 kwietnia 1961 r. (Dz. U. z 1965 r. poz. 232).

3. Nie poddaje się kontroli bezpieczeństwa korespondencji służbowej opatrzonej urzędową pieczęcią przewożonej przez kurierów wojskowych sił zbrojnych państw członkowskich NATO lub Dowództwa Sojuszników NATO. Kurier przewożący taką korespondencję powinien posiadać indywidualny rozkaz wyjazdu określający ilość przewożonych przesyłek i stwierdzający, że zawierają one tylko dokumenty urzędowe.

3. W przypadku podejrzenia, że zawartość przesyłki, o której mowa w ustępie 2 lub 3, może posłużyć popełnieniu aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, odmawia się jej przewozu.

Rozdział 12

Bagaż rejestrowany

§ 58. 1. Bagaż rejestrowany poddaje się kontroli bezpieczeństwa zgodnie z pkt 5 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, częścią A załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz pkt 5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Realizując kontrolę bezpieczeństwa przy użyciu urządzenia rentgenowskiego stosuje się § 43 ust. 2.
3. Nie dopuszcza się przewozu w bagażu rejestrowanym pasażera przedmiotów, o których mowa w dodatku 5-B załącznika do rozporządzenia 2015/1998. Przepis § 55 stosuje się odpowiednio.

§ 59. Bagaż rejestrowany podlega ochronie przed nieuprawnionym dostępem, zgodnie z pkt 5.2 załącznika I do rozporządzenia 300/2008 oraz pkt 5.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

§ 60. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie jest w stanie stwierdzić, czy bagaż rejestrowany bez właściciela został oddzielony od pasażera z przyczyn niezależnych od pasażera lub został poddany środkom kontroli w zakresie ochrony, zgodnie z pkt 5.3.2 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, bagaż jest poddawany kontroli bezpieczeństwa, zgodnie z wymogami pkt 5.3.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

Rozdział 13

Metody i środki ochrony przewozu ładunków i poczty

§ 61. 1. Ładunki i poczta podlegają środkom kontroli w zakresie ochrony, zgodnie z pkt 6 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, częścią F załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz pkt 6 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w ust. 1, są zapewniane przez:

- 1) zarejestrowanego agenta, wyznaczonego zgodnie z art. 186c ustawy oraz z uwzględnieniem przepisów pkt 6.3.1.2. załącznika do rozporządzenia 2015/1998;
- 2) znanego nadawcę, wyznaczonego zgodnie z art. 186e ustawy oraz z uwzględnieniem przepisów pkt 6.4.1.2. załącznika do rozporządzenia 2015/1998;
- 3) uznanego nadawcę.

3. Czynności kontroli, o której mowa w pkt 6.2.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, wykonuje operator kontroli bezpieczeństwa lub zespół z PWMW. Realizując kontrolę bezpieczeństwa przy użyciu urządzenia rentgenowskiego stosuje się § 43 ust. 2.

4. Osoba, o której mowa w pkt 6.3.1.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, jest odpowiedzialna w imieniu zarejestrowanego agenta za wyznaczenie użytkowników „Bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE”, realizujących zadanie, o którym mowa w pkt 6.3.2.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

§ 62. 1. W przypadku wyznaczenia uznanego nadawcy, o którym mowa w pkt 6.5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, zarejestrowany agent przekazuje informację na ten temat Prezesowi Urzędu wraz z podaniem nazwy i adresu uznanego nadawcy oraz rodzaju prowadzonej przez niego działalności.

2. Zarejestrowany agent na żądanie Prezesa Urzędu udostępnia bazę danych, o której mowa w pkt 6.5.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

3. Jeżeli Prezes Urzędu lub zarejestrowany agent stwierdzi, zgodnie z pkt 6.5.5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, że uznany nadawca nie spełnia nałożonych na niego wymogów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zarejestrowany agent niezwłocznie cofa nadawcy status uznanego nadawcy. Zarejestrowany agent niezwłocznie informuje Prezesa Urzędu o cofnięciu statusu uznanego nadawcy.

Rozdział 14

Poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego

§ 63. 1. Materiały i poczta służbowa przewoźnika lotniczego przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego podlegają środkom kontroli w zakresie ochrony, zgodnie z pkt 7 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, częścią G załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz pkt 7 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Materiały przewoźnika lotniczego stosowane do przetwarzania informacji o pasażerach i bagażu są chronione przez przewoźnika lotniczego, zgodnie z pkt 7.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

Rozdział 15

Zaopatrzenie pokładowe

§ 64. 1. Zaopatrzenie pokładowe podlega środkom kontroli w zakresie ochrony, zgodnie z pkt 8 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, częścią H załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz pkt 8 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Za kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w pkt 8.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, jest odpowiedzialny zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego, wyznaczony zgodnie z art. 186d ust. 1 ustawy oraz z uwzględnieniem przepisów pkt 8.1.3.2. załącznika do rozporządzenia 2015/1998, lub zarządzający lotniskiem.

§ 65. 1. Przedsiębiorstwo, któremu podmiot zapewnia dostawę zaopatrzenia pokładowego, jednakże nie bezpośrednio na pokład statku powietrznego, wyznacza ten podmiot jako znanego dostawcę zaopatrzenia pokładowego, realizując przy wyznaczeniu zadania, o których mowa w pkt 8.1.4 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. W przypadku wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, przedsiębiorstwo informuje Prezesa Urzędu o wyznaczeniu znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego wraz z podaniem nazwy i adresu podmiotu oraz rodzaju realizowanych dostaw.

3. Jeżeli Prezes Urzędu lub przedsiębiorstwo, któremu znany dostawca zaopatrzenia pokładowego zapewnia dostawę, stwierdzi, zgodnie z pkt 8.1.4.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, że znany dostawca zaopatrzenia pokładowego nie spełnia nałożonych na niego wymogów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, przedsiębiorstwo, któremu znany dostawca zaopatrzenia pokładowego zapewnia dostawę niezwłocznie cofa temu dostawcy status znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego. Przedsiębiorstwo, któremu znany dostawca zaopatrzenia pokładowego zapewnia dostawę niezwłocznie informuje Prezesa Urzędu o cofnięciu statusu znanego nadawcy.

Rozdział 16

Zaopatrzenie portu lotniczego

§ 66. 1. Zaopatrzenie portu lotniczego podlega środkom kontroli w zakresie ochrony, zgodnie z pkt 9 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, częścią H załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz pkt 9 załącznika do rozporządzenia 2015/1998

2. Kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w pkt 9.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, wykonuje służba ochrony lotniska.

§ 67. W momencie oględzin zaopatrzenia portu lotniczego, o których mowa w pkt 9.1.1.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, w przypadku stwierdzenia oznak naruszenia zaopatrzenia, personel punktu sprzedaży informuje niezwłocznie o tym fakcie służbę ochrony lotniska.

§ 68. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego zgodnie z pkt 9.1.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998. Wszyscy znani dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego zostają wyznaczeni po:

- 1) zatwierdzeniu przez zarządzającego lotniskiem adekwatności i kompletności programu ochrony zgodnie z pkt 9.1.4 załącznika do rozporządzenia 2015/1998 oraz
- 2) sprawdzeniu wdrożenia programu ochrony bez nieprawidłowości.

2. W przypadku wyznaczenia znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego, zarządzający lotniskiem informuje Prezesa Urzędu o wyznaczeniu wraz z podaniem nazwy i adresu podmiotu oraz rodzaju realizowanych dostaw.

3. Jeżeli Prezes Urzędu lub zarządzający lotniskiem, stwierdzi, zgodnie z pkt 9.1.3.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, że znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego nie spełnia nałożonych na niego wymogów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zarządzający lotniskiem niezwłocznie cofa dostawcy status znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego. Zarządzający lotniskiem niezwłocznie informuje Prezesa Urzędu o cofnięciu statusu znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego.

Rozdział 17

Środki ochrony podczas lotu

§ 69. Środki ochrony podczas lotu realizuje się zgodnie z pkt 10 załącznika I do rozporządzenia 300/2008.

Rozdział 18

Szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

§ 70. Szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego realizuje się, zgodnie z pkt 11 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, częścią J załącznika do rozporządzenia 272/2009, pkt 11 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

Rozdział 19

Sprzęt służący do ochrony lotnictwa cywilnego

§ 71. Wymagania bezpieczeństwa wobec sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego są określone w pkt 12 załącznika I do rozporządzenia 300/2008 oraz w pkt 12 załącznika do rozporządzenia 2015/1990.

§ 72. Sprzęt stosowany do ochrony lotnictwa cywilnego podlega testowaniu według metodologii określonej przez producenta. Osoba przeprowadzająca czynność testowania urządzenia odnotowuje ten fakt oraz wynik testu w dokumentacji wewnętrznej. Częstotliwość testowania zostanie każdorazowo ustalona przez podmiot odpowiedzialny za kontrolę bezpieczeństwa lub stosowanie innych środków w zakresie ochrony w programie ochrony tego podmiotu.

Rozdział 20

Psy do wykrywania materiałów wybuchowych

§ 73. Wymogi, jakie muszą być spełnione przy wykorzystaniu PWMW podczas kontroli bezpieczeństwa, są określone w częściach A i D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz w pkt 12.9 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

§ 74. 1. Zatwierdzenia zespołu z PWMW, w imieniu Prezesa Urzędu, dokonuje Komendant Główny Straży Granicznej, zgodnie z pkt 12.9.1.7 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Zakres szkolenia realizowanego dla zespołu z PWMW niewykorzystywanego w Straży Granicznej, zatwierdza Prezes Urzędu w uzgodnieniu z Komendantem Głównym Straży Granicznej.

3. Zakres szkolenia realizowanego w Straży Granicznej dla zespołu z PWMW wykorzystywanego w Straży Granicznej, zatwierdza Komendant Główny Straży Granicznej w uzgodnieniu z Prezesem Urzędu.

4. Szkolenie dla zespołu z PWMW, o którym mowa w ust. 2, jest przeprowadzane zgodnie z pkt 12.9.3.7 i 12.9.3.8 załącznika do rozporządzenia 2015/1998 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

5. Szkolenie dla zespołu z PWMW, o którym mowa w ust. 3, jest przeprowadzane przez Komendanta Głównego Straży Granicznej, zgodnie z pkt 12.9.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

§ 75. 1. Zespół z PWMW może być wykorzystany w kontroli bezpieczeństwa jeżeli spełnia warunek z pkt 12.9.1.4 załącznika do rozporządzenia 2015/1998 lub jeżeli przeszedł odpowiednie szkolenie zatwierdzone przez państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz został zatwierdzony zgodnie z § 74 ust. 1.

2. Zarządzający lotniskiem, przedsiębiorca, który uzyskał koncesję na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie usług ochrony osób i mienia, działający na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia wykonujący zadania związane z ochroną lotnictwa cywilnego na rzecz zarządzającego lotniskiem, zarejestrowanego agenta lub zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego, którzy planują wykorzystanie PWMW do kontroli bezpieczeństwa, występują z wnioskiem o przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zespołu z PWMW do Komendanta Głównego Straży Granicznej.

3. Przedmiotem wniosku może być również szkolenie zespołu z PWMW.

4. Szkolenie i zatwierdzenie, o których mowa w ust. 2 i 3, jest wykonywane na koszt wnioskodawcy. Komendant Główny Straży Granicznej informuje wnioskodawcę o kosztach koniecznych do poniesienia w związku z przeszkoleniem oraz zatwierdzeniem zespołu z PWMW, a także o terminie i czasie trwania szkolenia.

5. Wnioskodawca zobowiązuje się do zachowania w poufności informacji uzyskanych podczas szkolenia.

§ 76. Zespół z PWMW podlega środkom kontroli jakości zgodnie z pkt 12.9.5.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy.

Rozdział 21

Unijny Podmiot Zatwierdzający

§ 77. Prezes Urzędu wyznacza unijny podmiot zatwierdzający zgodnie z pkt 11.6 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, po dokonaniu sprawdzenia przeszłości, o którym mowa w pkt 11.1.3 załącznika do tego rozporządzenia.

§ 78. Kompetencje osoby wnioskującej o wyznaczenie, o którym mowa w § 77, są weryfikowane poprzez:

- 1) analizę przedstawionych dokumentów obejmujących doświadczenie zawodowe oraz odbyte szkolenia;
- 2) egzamin teoretyczny (jeśli jest taka potrzeba) przeprowadzany przez Prezesa Urzędu, obejmujący:
 - a) zasady, procedury i techniki dotyczące monitorowania zgodności,
 - b) czynniki mające wpływ na zachowania ludzi i na nadzór,
 - c) rolę i uprawnienia podmiotu zatwierdzającego, w tym w zakresie konfliktu interesów.

§ 79. 1. Osoba prawna wnioskująca o wyznaczenie, o którym mowa w § 77, przedstawia listę osób spełniających wymogi, o których mowa w pkt 11.6.3.5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, które będą w jej imieniu dokonywały unijnego zatwierdzenia środków ochrony lotnictwa.

2. Lista osób, o której mowa w ust. 1, zawiera następujące dane:

- 1) imię i nazwisko;
- 2) adres zamieszkania;

3) rodzaj dokumentu tożsamości ze zdjęciem, w tym jego numer, a w przypadku dowodu osobistego także nr PESEL.

3. Kompetencje osób umieszczonych na liście, o której mowa w ust. 1, podlegają weryfikacji zgodnie z §77.

§ 80. Prezes Urzędu cofa wyznaczenie zgodnie z pkt 11.6.4.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

Rozdział 22

Współdziałanie Prezesa Urzędu ze Strażą Graniczną w sprawowaniu nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa wykonywaną przez zarządzających lotniskami

§ 81. 1. Samodzielne działania Straży Granicznej w zakresie współdziałania z Prezesem Urzędu w sprawowaniu nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa, o których mowa w art. 186 b ust. 3 ustawy, są realizowane przez funkcjonariuszy Straży Granicznej, w formie:

1) stacjonarnej – poprzez sprawowanie bezpośredniego nadzoru w punktach kontroli bezpieczeństwa, w odległości umożliwiającej funkcjonariuszom Straży Granicznej podjęcie natychmiastowej reakcji w momencie powstania nieprawidłowości;

2) patrolowej – poprzez wykonywanie patrolu w odległości umożliwiającej funkcjonariuszom Straży Granicznej sprawowanie efektywnego nadzoru i niezwłoczne reagowanie na zaistniałe nieprawidłowości;

3) monitoringu z kamer telewizji przemysłowej i innych dostępnych w porcie lotniczym systemów rejestrujących przebieg kontroli bezpieczeństwa, poprzez obserwowanie i analizowanie zapisu zarejestrowanego obrazu w systemie on-line i off-line.

2. W przypadku realizowania nadzoru za pomocą monitoringu z kamer telewizji przemysłowej w systemie off-line, analizie podlega zapis zarejestrowany maksymalnie do 72 godziny wcześniej.

3. Stwierdzane nieprawidłowości w ramach sprawowania nadzoru są omawiane podczas cyklicznych kontaktów roboczych, w których uczestniczy właściwy miejscowo dla lotniczego przejścia granicznego komendant placówki Straży Granicznej lub jego przedstawiciel z przedstawicielami służb ochrony lotniska.

4. W przypadku dwóch uruchomionych PKB znajdujących się w zespolonej linii stanowisk kontrolnych lub co najmniej jednego uruchomionego PKB – w portach lotniczych posiadających maksymalnie dwa PKB, nadzór sprawowany jest w formie stacjonarnej.

5. W przypadku zmniejszonego natężenia ruchu w PKB, o których mowa w ust. 4, nadzór w formie stacjonarnej może zostać zastąpiony nadzorem w formie, o której mowa w ust. 1 pkt 2 lub 3.

6. Funkcjonariusze Straży Granicznej sprawując nadzór nad kontrolą bezpieczeństwa, niezwłocznie reagują i korygują powstałe nieprawidłowości.

§ 82. Wymiana informacji pomiędzy Strażą Graniczną a Urzędem jest realizowana w formie pisemnej, za pomocą telefaksu lub poczty elektronicznej.

§ 83. Straż Graniczna po stwierdzeniu poważnego uchybienia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego niezwłocznie przekazuje do Urzędu informację o podjętych działaniach wraz z dokumentacją.

§ 84. 1. Komendant Główny Straży Granicznej przesyła do Prezesa Urzędu w systemie kwartalnym zbiorczą informację dotyczącą stwierdzonych poważnych uchybień oraz naruszeń przepisów.

2. Informacja, o której mowa w ust. 1, jest przekazywana w terminie do 20. dnia miesiąca za kwartał poprzedni.

§ 85. 1. Straż Graniczna dokumentuje stwierdzone poważne uchybienia oraz naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego poprzez sporządzanie pisemnych informacji i utrwalanie materiału filmowego z monitoringu z kamer telewizji przemysłowej oraz ewidencjonuje tę dokumentację.

2. Komendant placówki Straży Granicznej właściwy miejscowo dla lotniczego przejścia granicznego bądź jego przedstawiciel wnioskuje do zarządzającego lotniskiem o bezzwłoczne zabezpieczenie i przekazanie na nośnikach danych materiału filmowego z monitoringu z kamer telewizji przemysłowej będącego dowodem stwierdzenia powstałych nieprawidłowości lub w miarę posiadanych możliwości, materiał ten jest zabezpieczany przez funkcjonariuszy Straży Granicznej realizujących zadania nadzoru.

UZASADNIENIE

1 Cel wydania rozporządzenia

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego stanowi wypełnienie delegacji ustawowej z art. 187 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...). Niniejszy akt prawny w znaczącej mierze koresponduje z poprzednim rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 631). Potrzeba wprowadzenia proponowanych rozwiązań podyktowana jest koniecznością podniesienia poziomu ochrony lotnictwa cywilnego, zrealizowania w krajowym porządku prawnym nowych przepisów unijnych oraz koniecznością realizacji nowych rozwiązań ustawowych. Wprowadzenie ostatnich aktualizacji przepisów unijnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz krajowych norm zawartych w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2018 r. poz. 485), rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 1852) oraz rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 1497) spowodowało potrzebę dostosowania Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (KPOLC) do nowych regulacji. Ponadto mając na uwadze dotychczasowy okres obowiązywania KPOLC, zebrano doświadczenia dotyczące problemów w praktycznym stosowaniu jego przepisów.

2 Zawartość Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego

Rozdział 1

W rozdziale tym znajdują się objaśnienia kluczowych pojęć i terminów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego oraz wykaz skrótów. Poprzez uściślenie pojęć oraz odesłanie do właściwych przepisów europejskich, umieszczone definicje ułatwiają adresatom norm właściwe stosowanie prawa.

Rozdział ten zawiera regulacje dotyczące warunków i trybu współpracy organów administracji publicznej z zarządzającymi lotniskami oraz podmiotami prowadzącymi lotniczą działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym mając na względzie wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych, wspólnotowych oraz interes publiczny.

W rozdziale określono ponadto szczegółowy zakres działań realizowanych przez podmioty prowadzące działalność lotniczą. Do katalogu działań realizowanych przez zarządzającego lotniskiem w ramach obowiązującego Krajowego Programu dodano w § 2 ust. 1 pkt 10 lit. n obowiązek współpracy ze służbami podległymi i nadzorowanymi przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz Szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie obserwacji pasażerów przylatujących i odlatujących statkami powietrznymi w celu wykrycia osób mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego.

Intencją projektodawcy w kontekście wprowadzenia § 2 ust. 1 pkt 10 lit. n jest zapewnienie efektywnej realizacji uprawnień, określonych w § 2 ust. 1 pkt 2 lit. b oraz § 2 ust. 1 pkt 8 lit. b załącznika do rozporządzenia w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego a realizowanych odpowiednio przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Z uwagi na zmianę redakcyjną polegającą na wprowadzeniu § 2 ust. 1 pkt 10 lit. n, dotychczasowe przepisy określone w § 2 ust. 1 pkt 10 lit. n – p odpowiednio oznaczone zostały lit. o–q.

W rozdziale postanowiono zastąpić określenie „instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej” określeniem „Polska Agencja Żeglugi Powietrznej”. Tym samym zakres działań, o których mowa w § 2

ust. 1 pkt 13 a–e realizowanych w ramach obowiązującego Krajowego Programu przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ograniczono do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

W rozdziale dodano ponadto znanego dostawcę zaopatrzenia pokładowego i znanego dostawcę zaopatrzenia portu lotniczego oraz zakres działań podejmowanych przez te podmioty w ramach Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.

Rozdział 2

Określa zadania, tryb działania i skład Zespołu Ochrony Lotniska. Obowiązek utworzenia takiego Zespołu wynika z postanowień Załącznika 17 ICAO (standard 3.2.3). Przepisy rozdziału zapewniają Prezesowi Urzędu stały nadzór nad działalnością Zespołu Ochrony Lotniska, a przez to wgląd w aktualną sytuację na danym lotnisku. Głównym instrumentem nadzoru jest obowiązek przysyłania Prezesowi Urzędu protokołów posiedzeń zespołu.

Ustala się, że w trakcie każdego posiedzenia, zespół będzie realizował co najmniej jedno z zadań określonych w KPOLC należących do Zespołu. Ponadto, w protokole zamieszczać się będzie każdorazowo zakres zadań podjętych przez Zespół.

Na zarządzającego lotniskiem nałożony został obowiązek regularnego, nie rzadziej niż raz na kwartał, zwoływania posiedzeń zespołu.

W skład zespołu wchodzi zarządzający lotniskiem lub osoba, o której mowa w § 3 pkt 10 lit. a, a także przedstawiciele, służby ochrony lotniska, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Straży Granicznej, w portach lotniczych, w których znajduje się lotnicze przejście graniczne, Służby Celnej, komitetu przewoźników lotniczych. Należy przy tym wyjaśnić, że konstrukcja przepisu wskazuje na możliwość wejścia w skład zespołu zarówno zarządzającego lotniskiem jak i osoby, o której mowa w § 2 pkt 10 lit. a.

Rozdział 3

Przewóz broni w transporcie lotniczym jest możliwy, natomiast podlega szczególnym warunkom i zasadom. Warunki te określone są w ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (Dz. U. z 2004 r. Nr 52, poz. 525 i Nr 96, z późn. zm.) oraz w regulacjach z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. Broń palna i gazowa traktowana jest jako przedmiot zabroniony do przewozu w kabinie statku powietrznego (zarówno w części przeznaczonej dla pasażerów jak i w kabinie pilotów), stąd konieczne jest stworzenie procedur zapewniających przede wszystkim separację pasażera i przewożonej przez niego broni palnej lub gazowej, bezpieczny transport broni na terenie lotniska do/z statku powietrznego oraz przewóz broni w luku bagażowym statku powietrznego w bezpiecznych warunkach.

Ponadto przepis przewiduje, że zadania Straży Granicznej związane z przewozem broni, na lotniskach bez lotniczych przejść granicznych może wykonywać Służba Ochrony Lotniska.

Na przewoźnika lotniczego nałożono obowiązek przekazywania przed przylotem statku powietrznego informacji o fakcie przewozu broni lub amunicji.

Rozdział 4

W rozdziale tym uregulowano kwestię dotyczącą oceny stopnia zagrożenia terrorystycznego w lotnictwie cywilnym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Oceny tej dokonuje Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego na podstawie informacji własnych lub otrzymanych od służb i instytucji (organy administracji publicznej, w tym szczególnie służby i instytucje odpowiedzialne za szeroko rozumiane bezpieczeństwo państwa – Policja, Straż Graniczna, Agencja Wywiadu i inne), a także wszelkich innych podmiotów i źródeł.

Informacje dotyczące stopnia zagrożenia mogące mieć wpływ na zagrożenie lotnictwa cywilnego przekazywane są przez Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego Prezesowi Urzędu, który na podstawie analizy ryzyka określa loty wysokiego ryzyka.

Na pokład statku powietrznego odbywającego lot wysokiego ryzyka musi być wprowadzona warta ochronna złożona z funkcjonariuszy Straży Granicznej. Decyzję w tej sprawie podejmuje Prezes Urzędu w uzgodnieniu z Komendantem Głównym Straży Granicznej. Szczegółowe zasady wykonywania wart ochronnych są określone w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego (Dz. U. poz. 2243, z późn. zm.).

Przypisanie zadania dokonania oceny stopnia zagrożenia szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego wynika z faktu, iż organ ten jest odpowiedzialny za ochronę antyterrorystyczną kraju. W tym kontekście podkreślić należy, że akt bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jest postacią zamachu terrorystycznego.

Ponadto, w rozdziale 4 uregulowano kwestię tworzenia planów przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym. Przez sytuację kryzysową należy rozumieć wystąpienie lub możliwości wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Plany takie są tworzone przez zarządzającego portem lotniczym, przewoźnika lotniczego oraz Polską Agencję Żeglugi Powietrznej.

Rozdział reguluje również kwestię wyposażenia centrum koordynacji antykryzysowej oraz organizacji sztabu prowadzącego działania w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej.

Centrum koordynacji antykryzysowej postanowiono wyposażać w mapy i plany lotniska oraz otaczającego go terenu, projekty budowlane obiektów budowlanych znajdujących się na lotnisku oraz dokumentację przebiegu linii energetycznych i elektrycznych, gazowych, telekomunikacyjnych, teleinformatycznych, wodno-kanalizacyjnych oraz ciepłych w wersji papierowej i na elektronicznym nośniku danych. Część dokumentacji ma bardzo duże rozmiary z tego względu wyposażenie centrum w dokumentację w wersji na nośniku elektronicznym jest zasadne ze względu na funkcjonalność tego typu środków.

W skład sztabu wchodzi zarządzający portem lotniczym i przedstawiciele różnorodnych służb i podmiotów, min. przedstawiciele służb medycznych i sanitarnych określonych w programie ochrony lotniska. Współdziałanie pomiędzy zarządzającym a tymi służbami odbywa się na podstawie umowy określającej zasady współpracy. Informacje o zawarciu takiej umowy powinny być umieszczone w programie ochrony lotniska. Możliwe jest również wykorzystywanie przez zarządzającego własnych służb medycznych oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej określonych w programie ochrony lotniska. W obydwu przypadkach nie zachodzi przypadek nakładania nowych obowiązków na zarządzającego lub na służby medyczne. Wewnętrzną organizację i sposób funkcjonowania sztabu i centrum określa program ochrony lotniska.

W rozdziale 4 uregulowano procedurę postępowania w przypadku uzyskania informacji o akcie bezprawnej ingerencji zaistniałym na lotnisku lub pokładzie statku powietrznego.

W § 10 ust. 2 pkt 1 określenie „instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej” zastąpiono pojęciem Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Tym samym zakres działań, o których mowa w § 10 ust. 2 pkt 1 lit. a–e realizowanych dotychczas przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ograniczono do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Rozdział 5

Określone w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego podmioty, są zobowiązane do opracowania i wdrożenia programów ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Aktualizacja ma na celu dostosowanie informacji zawartych w programie do stanu faktycznego, a także uwzględnienie istniejącego zagrożenia oraz zmian wpływających na możliwość skutecznego ich stosowania. Obowiązek aktualizacji wypada nie rzadziej niż raz na dwa lata. Aktualizacje programów ochrony związane z poziomem ochrony podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

Dodatkowo określono, że przepisy określone w § 2 ust. 1 załącznika do KPOLC dotyczące zarządzającego lotniskiem, przewoźnika lotniczego, zarejestrowanego agenta i zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej stosuje się odpowiednio.

Oznacza to, że do procesu zatwierdzenia aktualizacji programów ochrony będzie wymagane uzgodnienie aktualizacji z Policją lub Strażą Graniczną.

Rozdział 6

Współpraca międzynarodowa dotyczy relacji z państwami członkowskimi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w zakresie ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz przeciwdziałania tym aktom. Za współpracę tę odpowiada Prezes Urzędu.

Rozdział 7

W rozdziale tym doprecyzowano zapisy art. 188 ust. 1c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Zastosowanie dodatkowych i alternatywnych środków ochrony jest możliwe na podstawie rozporządzenia (WE) 300/2008 oraz rozporządzenia (WE) 1254/2009 w przypadku, gdy zapewniają one równoważny poziom ochrony na podstawie lokalnej analizy ryzyka. Szczególne procedury ochrony lub zwolnienia z obowiązku wykonywania określonych czynności wprowadzane są na wniosek zarządzającego lub podmiotu wnioskującego o wpis do rejestru lotnisk cywilnych, zawierający proponowane działania zastępcze – po ich przeanalizowaniu, zbadaniu konsekwencji oraz zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

Analiza ryzyka dokonywana jest według schematu: RYZYKO = ZAGROŻENIE + PODATNOŚĆ. Informacje dotyczące stopnia zagrożenia terrorystycznego przekazywane są przez Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Określenie poziomu podatności na wystąpienie aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym dokonywane jest przez Prezesa Urzędu z uwzględnieniem czynników wskazanych w § 15 ust. 1. Mając na względzie określone w ten sposób zagrożenie i podatność, Prezes Urzędu dokonuje lokalnej analizy ryzyka, na podstawie której wydaje decyzję w sprawie wprowadzenia alternatywnych środków ochrony przez zarządzającego lotniskiem.

Rozdział 8

W rozdziale tym określono z uwzględnieniem przepisów rozdziału 1 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, części C załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998 wymogi dotyczące projektowania portów lotniczych, kontroli dostępu do poszczególnych stref (kontrolowanego dostępu, zastrzeżonych i części krytycznych tych stref), sprawdzania przeszłości osób uzyskujących dostęp do strefy zastrzeżonej, kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami i przenoszonych przez nie przedmiotów (pracowników portu lotniczego, załóg statków powietrznych itp.), nadzoru, patrolowania oraz ochrony fizycznej portu lotniczego.

Przepisy rozdziału określają minimalne wymagania czasowych i jednorazowych kart identyfikacyjnych portu lotniczego. Otwarty charakter przepisów umożliwia zarządzającym portami lotniczymi w razie potrzeby wprowadzenie dodatkowych elementów karty identyfikacyjnej, np. zabezpieczeń utrudniających podrobienie jednorazowej karty identyfikacyjnej. Wprowadzono także obowiązek zarządzającego polegający na prowadzeniu ewidencji wydanych kart identyfikacyjnych co przyczyni się do uszczelnienia systemu przepustkowego lotnisk.

Ponadto w Rozdziale określono, wymogi jakie musi spełniać podmiot ubiegający się o uzyskanie czasowej karty identyfikacyjnej a mianowicie odbycie jednego ze szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w pkt 11.2.3–11.2.6 i pkt 11.5.5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, lub w § 2 pkt 7 załącznika do Krajowego Programu Szkolenia (rozporządzenie z art. 189 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze).

Osoba uzyskująca dostęp bez eskorty do strefy zastrzeżonej, jest obowiązana do odbycia co najmniej jednego ze szkoleń wymienionych w zdaniu poprzednim nie rzadziej niż raz na 3 lata. Taki zapis spowoduje również, iż szkolenia te w aspekcie dostępu bez eskorty będą równoważne, co wydaje się być racjonalnym rozwiązaniem ze względu na zakres każdego z tych szkoleń. Ponadto, wyeliminowana zostanie przez to konieczność odbywania szkolenia świadomości ochrony lotnictwa cywilnego w sytuacji, gdy osoba ma aktualne szkolenia z pkt 11.2.3–11.2.5 lub 11.5.5 załącznika do rozporządzenia nr

2015/1998 lub szkolenie dla audytorów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Ponadto usunięcie dotychczasowego ust. 2 podyktowane jest tym, że materia regulowana w tym przepisie wchodzi w zakres Krajowego Programu Szkolenia (rozporządzenie z art. 189 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze).

W rozdziale tym określono także obowiązek zwrotu czasowych kart identyfikacyjnych. W przypadku braku zwrotu czasowych kart identyfikacyjnych zarządzający lotniskiem obowiązany jest zawiadomić Straż Graniczną, Policję oraz Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

W rozdziale tym, w zakresie odnoszącym się do jednorazowych kart identyfikacyjnych, odstąpiono od obowiązku ich zwrotu. W trakcie spotkań organizowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego zarządzający lotniskami wskazywali, że obowiązek zwrotu jednorazowych przepustek jest uciążliwy w praktycznej realizacji jednocześnie zaznaczając, że istnieje możliwość łatwego zapobieżenia próbom posłużenia się niezwróconymi kartami identyfikacyjnymi poprzez inne działania (np. jednodniowy termin ważności karty identyfikacyjnej).

Przepustki umożliwiające pojazdom wjazd do strefy operacyjnej, zastrzeżonej oraz części krytycznej strefy zastrzeżonej wydawane są przez zarządzającego lotniskiem oraz Prezesa Urzędu. Umożliwienie Prezesowi Urzędu wydawania takich przepustek dla pojazdów służbowych Urzędu ma na celu ułatwienie sprawowania nadzoru nad podmiotami prowadzącymi działalność na lotnisku. W celu zapobieżenia przed próbami nieuprawnionego użycia przepustek lub ich podrobienia, Prezes Urzędu przekazuje zarządzającym lotniskami informacje o wydanych lub wycofanych przepustkach.

W przypadku jednorazowych przepustek dla pojazdów, ze względu na wprowadzenie nowego brzmienia § 18 ust. 3 załącznika do KPOLC za zasadne uznano odstąpienie od zwrotu przepustek po zakończeniu obowiązków służbowych w chwili opuszczania strefy zastrzeżonej.

Stosownie do pkt 11.1.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, osoby rekrutowane w celu przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub stosowania innych środków kontroli w zakresie ochrony poza strefą zastrzeżoną, lub sprawowania odpowiedzialności za przeprowadzanie tych kontroli, przechodzą kontrolę przed zatrudnieniem lub sprawdzenie przeszłości. W przypadku sprawdzenia przeszłości, realizowanego przez zarządzającego lotniskiem w stosunku do osoby ubiegającej się o czasową kartę identyfikacyjną portu lotniczego określono, że zarządzający lotniskiem nie jest uprawniony do dokonywania sprawdzenia przeszłości względem określonych funkcjonariuszy państwowych, tj. sytuacji opisanej w § 19 ust. 2 pkt 3 załącznika do KPOLC.

Zgodnie z rozporządzeniem, to właściwy organ krajowy powinien zdecydować, czy ww. osoby mają przejść kontrolę przed zatrudnieniem czy też sprawdzenie przeszłości. W niniejszym rozporządzeniu realizując wymóg prawa unijnego, zaproponowano, żeby wszystkie osoby przechodziły sprawdzenie przeszłości. Wspomniane wymogi opierają się na już istniejących uregulowaniach prawa unijnego oraz zapisach ustawowych i nie wykraczają poza określone ustawą kompetencje i zadania Straży Granicznej, która dokonuje weryfikacji negatywnych przesłanek m.in. w stosunku do osób ubiegających się o przepustki do portu lotniczego. Przepis ten stanowi również podstawę do przeprowadzenia sprawdzenia przeszłości pracowników ULC przed wydaniem certyfikatu inspektora lotnictwa cywilnego. Sprawdzenie przeszłości osób uzyskujących dostęp do strefy zastrzeżonej powtarza się zgodnie z pkt 1.2.2 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005 z 16 listopada 2015r. ustanawiającej szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego obejmujących informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008, w regularnych odstępach czasu nieprzekraczających 5 lat.

Na podstawie możliwości, jaką daje pkt 1.3.4 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005 Komisji, w rozdziale 1 załącznika do KPOLC zamieszczono wykaz służb i instytucji, których funkcjonariusze oraz wykorzystywane przez nich pojazdy są zwolnieni z kontroli bezpieczeństwa/sprawdzeniu na wejściu/wjeździe do strefy zastrzeżonej, w trakcie wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku. Katalog podmiotów posiadających kartę identyfikacyjną zwolnionych z kontroli bezpieczeństwa obejmuje:

- 1) żołnierzy i funkcjonariuszy Straży Granicznej, Policji, Służby Celnej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego,
 - 2) osoby upoważnione na podstawie odrębnych przepisów przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych do wykonywania kontroli działalności gospodarczej dotyczącej usług ochrony osób i mienia wykonywanej przez przedsiębiorców realizujących na terenie lotniska zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego,
 - 3) strażaków straży pożarnej,
 - 4) kwalifikowanych pracowników ochrony fizycznej zatrudnieni w służbie ochrony lotniska, którzy zgodnie z planem ochrony, o którym mowa w art. 7 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, realizujący zadania w strefie zastrzeżonej lotniska wyposażeni w broń palną,
 - 5) osoby, których zadaniem jest reagowanie na nagłe przypadki poważnego zagrożenia życia ludzkiego lub mienia
- podczas wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

Rozdział 9

Rozdział ten dotyczy stref wydzielonych, do których zastosowanie mają przepisy rozporządzenia 1254/2010 (tzn. kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony).

Rozdział 10

Ochrona statku powietrznego jest zapewniana przez przewoźnika lotniczego zgodnie z postanowieniami rozdziału 3 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

Ochrona statku powietrznego polega na przeszukaniu statku powietrznego oraz na jego zabezpieczeniu. Rejestrowanie informacji dotyczących przeszukania, o których mowa w § 40 ust. 2 załącznika do Krajowego Programu, realizuje się w dowolnej formie.

Rozdział 11

Rozdział ten określa sposób prowadzenia kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu kabinowego z uwzględnieniem rozdziału 4 rozporządzenia 300/2008, części A załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 4 do rozporządzenia 2015/1998.

W rozdziale określono czas obsługi urządzenia rentgenowskiego do kontroli bezpieczeństwa oraz przerwę pomiędzy kontrolami bezpieczeństwa przy użyciu urządzenia rentgenowskiego.

Ustalono, że przerwa pomiędzy kolejnymi ocenami obrazów dokonywanymi podczas kontroli w związku z użyciem urządzenia rentgenowskiego nie może być krótsza niż 10 minut. Wynika to z potrzeby dostosowania KPOLC do aktualnego brzmienia pkt 4.1.2.11 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 2015/1998, wprowadzonego przez rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1116/2013 z dnia 6 listopada 2013 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia niektórych szczególnych środków ochrony lotnictwa (Dz. Urz. UE L 299 z 09.11.2013, str. 1).

Rozdział ten odnosi się także do kontroli bezpieczeństwa dyplomatów oraz ich bagażu i poczty dyplomatycznej. Zwolnieniu z kontroli bezpieczeństwa podlega jedynie poczta dyplomatyczna spełniająca wymogi Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych sporządzonej w Wiedniu dnia 18 kwietnia 1961 r. (Dz. U. z 1965 r. Nr 37, poz. 232). Dodatkowo, stosownie do pkt 4.1.2.10 rozporządzenia 2015/1998, w rozdziale zawarto zwolnienie z kontroli bezpieczeństwa korespondencji służbowej opatrzonej urzędową pieczęcią przewożonej przez kurierów wojskowych sił zbrojnych państw członkowskich NATO lub Dowództwa Sojusznicznego NATO, pod warunkiem, że przewożący taką korespondencję powinien posiadać indywidualny rozkaz wyjazdu określający ilość przewożonych

przesyłek i stwierdzający, że zawierają one tylko dokumenty urzędowe. Celem zwolnienia jest umożliwienie realizacji zobowiązań Rzeczypospolitej Polskiej wynikających z umów międzynarodowych regulujących status sił zbrojnych NATO i międzynarodowych dowództw wojskowych.

W rozdziale uregulowano również sposób informowania pasażerów o przedmiotach zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej i przewozu w bagażu kabinowym, a także możliwość wydania na podstawie pkt 4.4.2 lit. a załącznika do rozporządzenia 2015/1998 zgody na wniesienie przedmiotu zabronionego do strefy zastrzeżonej i jego przewóz w bagażu kabinowym.

Rozdział 12

Niniejszy rozdział reguluje kwestie związane z kontrolą bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, z zachowaniem postanowień rozdziału 5 załącznika do rozporządzenia 300/2008 oraz rozporządzenia 2015/1998.

Rozdział 13

W rozdziale tym określa się metody i środki ochrony ładunków i poczty z uwzględnieniem rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części F załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 2015/1998. Rozdział określa sposób wyznaczania znanych i uznanych nadawców, realizację zadań Prezesa Urzędu i innych organów oraz wymienionych podmiotów w zakresie środków ochrony w odniesieniu do ładunków i poczty.

Rozdział 14

Rozdział ten reguluje środki kontroli w zakresie ochrony w tym kontroli bezpieczeństwa materiałów i poczty służbowej przewoźnika (wszelkie dokumenty i materiały przewożone wewnątrz w ramach działalności przewoźnika lotniczego), zgodnie z postanowieniami rozdziału 7 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części G załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 7 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

Za realizację środków kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do materiałów i poczty służbowej przewoźnika lotniczego odpowiada przewoźnik lotniczy.

Rozdział 15

Rozdział ten reguluje kwestię zaopatrzenia pokładowego statku powietrznego (żywność – posiłki dla pasażerów i załogi, asortyment przeznaczony do sprzedaży na pokładzie), które podlegają środkom w zakresie ochrony, w szczególności kontroli bezpieczeństwa na zasadach określonych w rozdziale 8 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części H załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz załącznika 8 do rozporządzenia 2015/1998.

Rozdział 16

Rozdział ten dotyczy zaopatrzenia portu lotniczego (zaopatrzenie sklepów znajdujących się w strefie operacyjnej i zastrzeżonej portu lotniczego) i określa środki w zakresie ochrony, w szczególności kontroli bezpieczeństwa jakim zgodnie z postanowieniami rozdziału 9 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części H załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 9 załącznika do rozporządzenia 2015/1998. Rozdział określa również sposób wyznaczania znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego.

Rozdział 17

Środki ochrony podczas lotu (odnoszą się do zapobiegania aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym w trakcie lotu – ze strony uciążliwych pasażerów, szkolenia personelu pokładowego oraz wart ochronnych), realizowane są zgodnie z postanowieniami rozdziału 10 do rozporządzenia 300/2008 oraz rozporządzenia 2015/1998.

Rozdział 18

Szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego realizuje się zgodnie z postanowieniami rozdziału 11 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części J załącznika do rozporządzenia 272/2009, rozdziału 11 załącznika do rozporządzenia 2015/1998 oraz rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Rozdział 19

Przed użyciem sprzętu wykorzystywanego do kontroli bezpieczeństwa sprzęt taki podlega testowaniu. Przepisy nie określają częstotliwości z jaką sprzęt powinien być poddawany kontroli. W związku z tym, wprowadzono obowiązek każdorazowego testowania urządzeń stosowanych do ochrony lotnictwa cywilnego.

Rozdział 20

Psy do wykrywania materiałów wybuchowych wykorzystywane podczas kontroli bezpieczeństwa spełniają wymogi określone w częściach A i D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz w pkt 12.9 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

W rozdziale określono w szczególności organ uprawniony do zatwierdzenia zespołu z PMWM, zakres szkoleń realizowanych dla zespołu z PMWM wykorzystywanego i niewykorzystywanego w Straży granicznej.

W Rozdziale wprowadzono możliwość realizacji szkoleń dla zespołów z PMWM niewykorzystywanych w Straży Granicznej przez inne podmioty niż Straż Graniczna.

Rozdział 21

W rozdziale 21 wprowadzono kryteria i sposób wyznaczania Unijnego Podmiotu Zatwierdzającego, który to wymóg wynika z pkt 11.6. załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

Rozdział 22

W rozdziale 22 wprowadzono regulacje dotyczące współdziałania Prezesa Urzędu ze Strażą Graniczną w sprawowaniu nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa wykonywaną przez zarządzających lotniskami.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) należy podnieść, że projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Zgodnie z 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu prac Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w MI Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: art. 187 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.). Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego stanowi wypełnienie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 187 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zmienionego w wyniku uchwalenia ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...). Projekt w przeważającej części stanowi literalne odzwierciedlenie poprzedniego Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Ze względu na zmianę w zakresie brzmienia przepisu upoważniającego do wydania aktu wykonawczego określonego w art. 187 ustawy – Prawo lotnicze, konieczne jest wydanie rozporządzenia zastępującego rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. z 2018 poz. 631).

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Pozostałe państwa członkowskie są zobowiązane do dostosowywania krajowych przepisów do obowiązującego prawa unijnego analogicznie jak w przypadku potrzeby nowelizacji prawa polskiego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Ustawa – Prawo lotnicze	Na pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego, którzy stanowią aparat pomocniczy w nadzorze prowadzonym przez Prezesa ULC
Komendant Główny Straży Granicznej	1	Ustawa o Straży Granicznej	Funkcjonariusze i pracownicy SG delegowani do wykonywania zadań w zakresie sprawdzenia przeszłości i opiniowania programów szkoleń dla zespołów PWMW.
Zarządzający Portami Lotniczymi	14	Rejestr lotnisk cywilnych	Zarządzający lotniskami oraz podmioty za które zarządzający są odpowiedzialni (np. operatorzy kontroli bezpieczeństwa).
Przewoźnicy Lotniczy	19	Dane Departamentu Ochrony w Lotnictwie Cywilnym	W zakresie sprawdzenia spełniania wymogów przez znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego
Ośrodki szkolenia	11	Dane Departamentu Ochrony w Lotnictwie Cywilnym	Możliwość organizacji szkoleń dla zespołów z PWMW zarówno dla ośrodków służb państwowych (Policji) oraz

			podmiotów prywatnych.
Znany dostawca zaopatrzenia pokładowego	4		Wykonywanie obowiązków w zakresie: - wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesłanie do Prezesa Urzędu informacji , o której mowa w pkt 10 lit. a KPOLC, - opracowywania programu ochrony i jego aktualizacji, - organizowania wewnętrznych audytów ochrony, zgodnie z postanowieniami KPKJ, - przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a KPOLC. Projekt oddziałuje także na pracowników ULC którzy stanowią aparat pomocniczy w nadzorze prowadzonym przez Prezesa ULC
znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego	195		Wykonywanie obowiązków w zakresie: - wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesłanie do Prezesa Urzędu informacji , o której mowa w pkt 10 lit. a) KPOLC, - opracowywania programu ochrony i jego aktualizacji, - organizowania wewnętrznych audytów ochrony, zgodnie z postanowieniami KPKJ, - przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a) KPOLC. Projekt oddziałuje także na pracowników ULC którzy stanowią aparat pomocniczy w nadzorze prowadzonym przez Prezesa ULC
Unijny podmiot zatwierdzający			Obowiązki związane z uzyskaniem wyznaczenia w zakresie określonym w projekcie.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje w zakresie projektowanych zmian zostaną przeprowadzone z następującymi podmiotami działającymi w sferze ochrony lotnictwa cywilnego:

- 1) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
- 2) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o.;
- 3) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy Sp. z o.o.;
- 4) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. w Katowicach;
- 5) Port Lotniczy Szczecin – Goleniów im. NSZZ Solidarność Sp. z o.o.;
- 6) Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o.;
- 7) Port Lotniczy Wrocław S.A.;
- 8) Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego Bydgoszcz S.A.;
- 9) Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka Sp. z o.o.;
- 10) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.;
- 11) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin Sp. z o.o.;
- 12) Port Lotniczy Lublin S.A.;
- 13) Port Lotniczy Radom S.A.;
- 14) Aircraft Management and Consulting Sp. z o.o.;
- 15) Blue Jet Sp. z o.o.;
- 16) EnterAir Sp. z o.o. ;
- 17) Eurolot S.A.;
- 18) Flyjet Sp. z o.o.;
- 19) General Aviation Services Sp. z o.o.;
- 20) HELICOPTER.PL S.A.;
- 21) Husair Sp. z o.o.;
- 22) Ibex – U.L. Sp. z o.o.;
- 23) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco” Sp. z o.o.;
- 24) Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.;
- 25) Royal Star Sp. z o.o.;
- 26) Salt Aviation Sp. z o.o.;
- 27) Sky Taxi Sp. z o.o.;
- 28) Small Planet Airlines Sp. z o.o.;
- 29) Sprintair Cargo Sp. z o.o.;
- 30) Sprintair S.A.;
- 31) SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 32) Travel Service Polska Sp. z o.o.;
- 33) S&S Training and Consulting;
- 34) Sprintair Aviation School;
- 35) Ośrodek Szkolenia Służb Lotniskowych PPL;
- 36) Aviation Support;
- 37) Avsec.pl;
- 38) Securitas Polska;
- 39) Solid Security;
- 40) Impel Security Polska;
- 41) Ośrodek Szkolenia Kursowego Perfect – Głogów;
- 42) Konsalnet Holding;
- 43) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 44) Stowarzyszenie Operatorów Kontroli Bezpieczeństwa
- 45) Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
- 46) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;
- 47) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych;
- 48) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych;
- 49) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.;
- 50) Związek Zawodowy Pracowników Służb Ruchu Lotniczego;
- 51) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 52) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 53) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
- 54) Business Centre Club – Związek Pracodawców;

55) Forum Związków zawodowych; 56) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej; 57) Związek Rzemiosła Polskiego.													
6. Wpływ na sektor finansów publicznych													
(ceny stałe z 2014 r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0					
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0					
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0					
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu na tę grupę podmiotów.											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu na tę grupę podmiotów.											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu na tę grupę podmiotów.											
Niemierzalne													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Brak wpływu		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu niniejszej nowelizacji na inne obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów rozporządzenia nastąpi z dniem wejścia w życie rozporządzenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów zostanie przeprowadzona po 3 latach od wprowadzenia nowelizacji. Jako mierniki weryfikujące zastosowane zostaną: a) zestawienie incydentów stanowiących zagrożenia dla ochrony lotnictwa cywilnego, b) raporty związane z wydawaniem, zwrotem i zagubieniem kart identyfikacyjnych w portach lotniczych; c) sprawozdania roczne ze stanu ochrony lotnictwa cywilnego.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak załączników.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wymagań, jakim powinno odpowiadać ogrodzenie lotniska użytku
publicznego podlegającego obowiązkowi certyfikacji**

Na podstawie art. 187a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa wymagania, jakim powinno odpowiadać ogrodzenie lotniska użytku publicznego, o którym mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o Załączniku 14 tom I – należy przez to rozumieć Załącznik 14 tom I – „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ogłoszony w załączniku do obwieszczenia nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 czerwca 2018 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tomu I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 32).

§ 3. W stosunku do lotnisk dla samolotów wymagania techniczne ogrodzeń określają normy i zalecane metody postępowania oraz wskazówki merytoryczne niezbędne do ich stosowania, zawarte w Załączniku 14 tom I, w zakresie określonym w rozporządzeniu.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

Rozdział 2

Lotniska dla samolotów

§ 4. 1. Ogrodzenie lotniska, o którym mowa w rozdziale 9 pkt 9.10 Załącznika 14 tom I, powinno spełniać następujące wymagania techniczne:

- 1) być wykonane z metalowych paneli drucianych, paneli siatkowych lub rozciągniętej metalowej siatki drucianej, o grubości drutu nie mniejszej niż 2,5 mm, którego minimalna wysokość powinna być nie mniejsza niż 1,8 m, nie wliczając w to umieszczonej nad nim zwyżki wykonanej z minimum trzech rzędów drutu kolczastego lub drutu ostrzowego, zamocowanego na stelażach w kształcie litery „V”, lub uformowanego w walec wykonany z minimum jednego drutu kolczastego lub drutu ostrzowego; elementy ogrodzenia mogą być również wykonane z tworzywa, którego odporność na przecinanie, zginanie, rozrywanie i łamanie jest co najmniej taka sama jak ich metalowych odpowiedników;
- 2) całkowita wysokość ogrodzenia liczona od powierzchni gruntu powinna wynosić w każdym jego punkcie minimum 2,44 m, włącznie ze zwyżkami z drutu kolczastego lub drutu ostrzowego;
- 3) odległość pomiędzy górną krawędzią metalowego panelu drucianego, panelu siatkowego lub rozciągniętej metalowej siatki drucianej oraz dolną krawędzią zwyżki z drutu kolczastego lub drutu ostrzowego powinna wynosić maksymalnie 200 mm;
- 4) dolna krawędź metalowego panelu drucianego, panelu siatkowego lub rozciągniętej metalowej siatki drucianej powinna być trwale zamocowana w podłożu, poprzez jej zabetonowanie lub inne trwałe osadzenie w gruncie, lub osadzona w podmurówce;
- 5) całkowita wysokość i konstrukcja bram wjazdowych i furt osobowych powinna spełniać wymagania określone w pkt 1–3, z uwzględnieniem zapewnienia ich funkcjonalności;
- 6) przebieg ogrodzenia, w celu zapewnienia jego optymalnego monitorowania i maksymalnego ograniczenia obszarów niemożliwych do obserwowania podczas patrolowania ogrodzenia, powinien być wytyczony w miarę możliwości po liniach prostych;
- 7) wokół ogrodzenia, w celu zapewnienia możliwości jego skutecznego obserwowania i patrolowania, powinna być zapewniona całkowicie wolna przestrzeń o szerokości minimum 3 m po jego obu stronach;

- 8) wokół ogrodzenia powinny być umieszczone w odstępach nie większych niż 100 m prostokątne tablice informacyjne, o wymiarach 300 na 600 mm, koloru białego z czerwoną obwolutą, wykonane z tworzywa sztucznego lub aluminium, zawierające napis o treści: „TEREN LOTNISKA – WSTĘP SUROWO WZBRONIONY!”; grubość liter, wysokość i odstępy pomiędzy wierszami powinny wynosić odpowiednio: 8 mm, 60 mm i 40 mm; nie naruszając powyższych postanowień dopuszcza się zamieszczenie na tych tablicach angielskiego tłumaczenia wyżej wymienionego tekstu, o treści: „AERODROME AREA – ACCESS STRICTLY FORBIDDEN”, z możliwością odpowiedniego powiększenia wielkości tablicy informacyjnej;
- 9) wokół ogrodzenia, po jego wewnętrznej stronie, powinna być poprowadzona droga patrolowa, pozwalająca na systematyczne dokonywanie jego oglądu z pojazdu samochodowego.

2. W przypadku gdy ukształtowanie terenu lub obiekty budowlane nie pozwalają na zastosowanie ogrodzenia odpowiadającego wymaganiom określonym w ust. 1, zarządzający lotniskiem w programie ochrony lotniska określa sposób zabezpieczenia lotniska.

Rozdział 3

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 5. Porty lotnicze posiadające w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia ogrodzenie lotniska osadzone nad podmurówką, w którym całkowita wysokość prześwitu pomiędzy gruntem lub podmurówką i dolną krawędzią metalowego panelu drucianego, panelu siatkowego lub rozciągniętej metalowej siatki drucianej wynosi 20 cm, dostosują się do wymogu określonego w § 4 ust. 1 pkt 4 w terminie do dnia ...

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań ogrodzeń dla lotniska użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji stanowi wypełnienie nowego upoważnienia ustawowego zawartego w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegającego obowiązkowi certyfikacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1020) odwoływało się do szeregu norm i zalecanych metod postępowania dotyczących wymagań techniczno-eksploatacyjnych określonych w Załączniku 14 tom I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Do niniejszego projektu rozporządzenia przeniesiono wymogi techniczne, jakie powinny spełniać ogrodzenia lotnisk użytku publicznego z rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegającego obowiązkowi certyfikacji.

Umieszczenie przepisu dotyczącego przyznania ministra właściwego do spraw transportu legitymacji do wydania rozporządzenia w sprawie wymagań dotyczących ogrodzeń w Dziale IX (Ochrona Lotnictwa Cywilnego) ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze uznaje się za zasadne, bowiem celem kontroli norm w zakresie wymagań dotyczących ogrodzeń jest przeciwdziałanie aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Spowoduje to uporządkowanie ww. ustawy w sposób zapewniający przejrzystość przepisów.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane zmiany miały wpływ na sektor finansów publicznych. Aktualny stan prawny dotyczący wymagań technicznych, którym muszą odpowiadać ogrodzenia zarządzających portami odpowiada projektowanym zmianom. Zgodnie z powyższym, do niniejszego projektu rozporządzenia przeniesiono wymagania z rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegającego obowiązkowi certyfikacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1020).

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r.

w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu prac Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań, jakim powinno odpowiadać ogrodzenie lotniska użytku publicznego podlegającego obowiązkowi certyfikacji Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: art. 187a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U z 2018 r. poz. 1183 i ...). Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt nowelizacji ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze zakłada wprowadzenie art. 187a. Zgodnie z art. 187a ustawy – Prawo lotnicze Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczne ogrodzeń dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji, o których mowa w art. 59 a ust. 1 pkt. 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze. Do rozporządzenia przeniesiono wymogi techniczne, jakie powinny spełniać ogrodzenia lotnisk użytku publicznego z rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegającego obowiązkowi certyfikacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1020).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Ze względu na okoliczności wskazane w pkt 1, za zasadne uznano opracowanie projektu rozporządzenia w sprawie wymagań technicznych ogrodzeń dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Pozostałe państwa – strony Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – które ratyfikowały Konwencję obowiązane były do wdrożenia do krajowego systemu prawnego przepisów Konwencji.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego		Ustawa – Prawo lotnicze	Na pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego którzy stanowią aparat pomocniczy w nadzorze prowadzonym przez Prezesa ULC
Zarządzający Portami Lotniczymi		Ustawa – Prawo lotnicze	Zarządzający lotniskami w zakresie: - przestrzegania wymagań w sprawie wymagań technicznych ogrodzeń dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji, - uwzględniania sposobów zabezpieczenia lotniska w programie ochrony lotniska w przypadkach

- uzyskania certyfikatu zgodnie z art. 59a ust. 1 pkt 1 i 2,
- zatwierdzenia programów ochrony, ich zmiany i aktualizacji.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje dotyczące zmian z zakresu funkcjonowania portów lotniczych zostaną przeprowadzone z następującymi podmiotami działającymi w sferze ochrony lotnictwa cywilnego:

- 1) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
- 2) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o.;
- 3) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy Sp. z o.o.;
- 4) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. w Katowicach;
- 5) Port Lotniczy Szczecin – Goleniów im. NSZZ Solidarność Sp. z o.o.;
- 6) Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o.;
- 7) Port Lotniczy Wrocław S.A.;
- 8) Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego Bydgoszcz S.A.;
- 9) Port Lotniczy Rzeszów - Jasionka Sp. z o.o.;
- 10) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.;
- 11) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin Sp. z o.o.;
- 12) Port Lotniczy Lublin S.A.;
- 13) Port Lotniczy Radom S.A.;
- 14) Port Lotniczy Zielona Góra;
- 15) Związek Regionalnych Portów Lotniczych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Wpływy z opłat skarbowych oraz opłat lotniczych, zgodnie z tabelami zamieszczonymi w odrębnych przepisach prawa.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektodawca nie przewiduje, aby projektowane zmiany miały wpływ na sektor finansów publicznych. Aktualny stan prawny dotyczący wymagań technicznych, którym muszą odpowiadać ogrodzenia zarządzających portami odpowiada projektowanym zmianom. Do niniejszego projektu rozporządzenia przeniesiono wymagania z rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegającego obowiązkowi certyfikacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1020).											

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu w ujęciu niepieniężnym na tą grupę.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu w ujęciu niepieniężnym na tą grupę.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu w ujęciu niepieniężnym na tą grupę.						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projektodawca nie przewiduje, aby projektowane zmiany miały wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Aktualny stan prawny dotyczący wymagań technicznych, którym muszą odpowiadać ogrodzenia zarządzających portami odpowiada projektowanym zmianom.						

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz:.

Projektowane Rozporządzenie nie wprowadza zmian w zakresie obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu		Brak wpływu niniejszej nowelizacji na inne obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Aktualny stan prawny dotyczący wymagań technicznych, którym muszą odpowiadać ogrodzenia zarządzających portami odpowiada projektowanym zmianom.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów zostanie przeprowadzona przy uwzględnieniu:

- 1) liczby incydentów stanowiących zagrożenia dla ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) sprawozdań rocznych ze stanu ochrony lotnictwa cywilnego.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak załączników.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa
cywilnego**

Na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zwany dalej „Krajowym Programem Kontroli Jakości”, 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 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 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 psów do wykrywania materiałów wybuchowych;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 101 i 176).

- 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.

§ 2. 1. Ilekcrc w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 – rozumie się przez to rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. UE L 97 z 09.04.2008, str. 72 oraz Dz. Urz. UE L 7 z dnia 12 stycznia 2010, str. 3);
- 2) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 3) audytorze krajowym – rozumie się przez to audytora kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) audycie ochrony – rozumie się przez to audyt, o którym mowa w pkt 1.1.11 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008;
- 5) audytorze wewnętrznym – rozumie się przez to audytora wewnętrznego kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 6) ćwiczenu ochrony – rozumie się przez to zespół działań przeprowadzanych przez zarządzającego portem lotniczym we współpracy, w zależności od zakresu ćwiczenu, z przewoźnikami lotniczymi, innymi podmiotami prowadzącymi działalność lotniczą oraz służbami ochrony, zmierzający do oceny stopnia przygotowania tych podmiotów do reagowania na akt bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 7) inspekcji ochrony – rozumie się przez to inspekcję, o której mowa w pkt 1.1.7 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008;

- 8) kontroli zgodności – rozumie się przez to wszelkie procedury lub procesy, o których mowa w pkt 1.1.5 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008;
- 9) ocenie stanu ochrony – rozumie się przez to kontrolę zgodności, mającą na celu określenie stopnia i zakresu zgodności stosowanych metod i środków z metodami i środkami określonymi w przepisach z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 10) ochronie lotnictwa cywilnego – rozumie się przez to działania, o których mowa w art. 3 pkt 2 rozporządzenia (WE) nr 300/2008;
- 11) podmiocie prowadzącym działalność lotniczą – rozumie się przez to przewoźników lotniczych, zarządzających lotniskami, instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, zarejestrowanych agentów, znanych nadawców, uznanych nadawców, zarejestrowanych dostawców zaopatrzenia pokładowego, znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego oraz znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego;
- 12) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 13) protokole kontroli – rozumie się przez to dokument sporządzany przez przewodniczącego zespołu audytorskiego z przeprowadzonej kontroli zgodności, zawierający co najmniej informacje, o których mowa w pkt 10 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008, do którego stosuje się odpowiednio wzór protokołu określony w przepisach wydanych na podstawie art. 30 ustawy;
- 14) przeglądzie ochrony – rozumie się przez to weryfikację wybranych elementów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, w celu ustalenia potrzeb tej ochrony, obejmującą identyfikację nieprawidłowości, które umożliwiałyby dokonanie aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, pomimo zastosowanych metod, środków i procedur ochrony lotnictwa cywilnego lub innych zalecanych działań zastępczych, adekwatnych do zidentyfikowanego stanu zagrożenia;
- 15) teście ochrony – rozumie się przez to test, o którym mowa w pkt 1.1.12 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008;
- 16) uchybieniu – rozumie się przez to uchybienie, o którym mowa w pkt 1.1.6 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008;
- 17) wewnętrznej kontroli zgodności – rozumie się przez to czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego realizowane na poziomie podmiotu prowadzącego działalność lotniczą, obejmującą audyty ochrony, wewnętrzne testy ochrony, inspekcje ochrony;

- 18) wewnętrznym teście ochrony – rozumie się przez to sprawdzenie skuteczności stosowania środków ochrony przez podmioty prowadzące działalność lotniczą;
- 19) zespole z PWMW – rozumie się przez to zespół składający się z psa do wykrywania materiałów wybuchowych i jego przewodnika.

Rozdział 2

Organizacja systemu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, w tym rodzaje prowadzonych kontroli

§ 3. Krajowy Program Kontroli Jakości ma na celu zapewnienie skutecznego stosowania przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przez:

- 1) sprawdzanie efektywności stosowanych procedur, metod i środków ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) wskazywanie procedur, metod i środków działania gwarantujących skuteczność systemu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) usuwanie stwierdzonych w tym systemie uchybień;
- 4) wskazywanie niezbędnych zmian w przepisach z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego oraz w programach ochrony podmiotów prowadzących działalność lotniczą;
- 5) stosowanie środków, o których mowa w pkt 2.3 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

§ 4. 1. Krajowy Program Kontroli Jakości obejmuje następujące rodzaje kontroli zgodności:

- 1) audyt ochrony;
- 2) inspekcję ochrony;
- 3) test ochrony;
- 4) przegląd ochrony.

2. Kontrolę zgodności przeprowadza się, uwzględniając w przypadku:

- 1) audytu ochrony – czynności, o których mowa w pkt 6.1–6.3 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008;
- 2) inspekcji ochrony – czynności, o których mowa w pkt 7.1–7.4 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008;
- 3) testów ochrony – czynności, o których mowa w pkt 8.1 i 8.2 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

Rozdział 3

Szczegółowy tryb prowadzenia egzaminu certyfikującego, wymagane kwalifikacje oraz zakres obowiązków i uprawnień audytorów krajowych i audytorów wewnętrznych

§ 5. 1. Certyfikat audytora krajowego może uzyskać osoba spełniająca wymagania, o których mowa w art. 188d ust. 3 i 6 ustawy, a dodatkowo posiadająca:

- 1) poświadczenie bezpieczeństwa w zakresie dostępu do informacji niejawnych oznaczonych co najmniej klauzulą „zastrzeżone” lub upoważnienie do dostępu do informacji niejawnych o klauzuli co najmniej „zastrzeżone”;
- 2) co najmniej roczne doświadczenie na stanowisku związanym z ochroną lotnictwa cywilnego;
- 3) znajomość krajowych i międzynarodowych uregulowań prawnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego oraz znajomość przepisów dotyczących sposobu prowadzenia kontroli zgodności;
- 4) ukończone szkolenie zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

2. Audytorzy krajowi nie mogą posiadać zobowiązań pieniężnych wynikających z zawartych umów wobec portu lotniczego, przewoźnika lotniczego lub innych podmiotów, zgodnie z pkt 15.1 lit. a załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

§ 6. 1. Certyfikat audytora wewnętrznego może uzyskać osoba spełniająca wymagania, o których mowa w art. 188d ust. 4 i 7 ustawy, oraz dodatkowo:

- 1) posiada obywatelstwo polskie lub obywatelstwo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 2) przedstawi informację z Krajowego Rejestru Karnego, opatrzoną datą nie wcześniejszą niż miesiąc przed jej złożeniem na potwierdzenie, że nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie;
- 3) ukończyła szkolenia zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy;
- 4) posiada doświadczenie i znajomość w zakresie funkcjonowania ochrony podmiotów prowadzących działalność lotniczą, uzyskane w wyniku co najmniej rocznego zatrudnienia na stanowisku związanym z ochroną lotnictwa cywilnego;

- 5) posiada poświadczenie bezpieczeństwa w zakresie dostępu do informacji niejawnych oznaczonych co najmniej klauzulą „zastrzeżone” lub upoważnienie do dostępu do informacji niejawnych o klauzuli co najmniej „zastrzeżone”;
- 6) posiada znajomość krajowych i międzynarodowych uregulowań prawnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 7) posiada praktyczne umiejętności przeprowadzania wewnętrznej kontroli zgodności oraz stosowania przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 8) posiada znajomość zadań i procedur związanych z prowadzeniem wewnętrznej kontroli zgodności oraz znajomość uprawnień audytorów wewnętrznych.

§ 7. 1. Weryfikacja posiadania przez kandydata na audytora krajowego albo audytora wewnętrznego kwalifikacji, o których mowa w pkt 15.2 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008, § 5 ust. 1 pkt 3 oraz § 6 pkt 6, następuje w drodze egzaminu certyfikującego przeprowadzonego przez zespół egzaminacyjny wytypowany spośród członków komisji egzaminacyjnej powołanej przez Prezesa Urzędu.

2. W skład zespołu egzaminacyjnego wchodzi co najmniej dwóch członków komisji egzaminacyjnej – audytorów krajowych.

3. Członkowie komisji egzaminacyjnej są powoływani przez Prezesa Urzędu do czasu odwołania albo wygaśnięcia członkostwa.

4. Udział w pracach komisji egzaminacyjnej jest traktowany na równi z wykonywaniem obowiązków służbowych.

5. Członkostwo w komisji egzaminacyjnej wygasa z chwilą śmierci członka komisji.

6. Prezes Urzędu odwołuje członka komisji egzaminacyjnej, w przypadku stwierdzenia:

- 1) utraty wymaganych kwalifikacji audytora krajowego, o których mowa w art. 188d ust. 6 ustawy;
- 2) rażącego naruszenia obowiązków służbowych.

7. Prezes Urzędu odwołuje członka komisji egzaminacyjnej w razie złożenia przez niego rezygnacji.

§ 8. 1. Kandydat na audytora krajowego albo audytora wewnętrznego zgłasza się do przystąpienia do egzaminu certyfikującego, o którym mowa w § 7 ust. 1, nie później niż w terminie 7 dni przed wyznaczoną datą egzaminu.

2. Kandydatów na audytora krajowego wskazuje:

- 1) Prezes Urzędu – spośród pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego;

- 2) Komendant Główny Straży Granicznej – spośród funkcjonariuszy Straży Granicznej;
- 3) Komendant Główny Policji – spośród funkcjonariuszy Policji;
- 4) Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego – spośród funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

3. Wskazanie kandydatów przez organy wymienione w ust. 2 pkt 2–4 następuje na wniosek Prezesa Urzędu z uwzględnieniem posiadanych możliwości kadrowych oraz kwalifikacji zawodowych kandydatów.

4. Warunkiem przystąpienia kandydata na audytora krajowego albo audytora wewnętrznego do egzaminu certyfikującego jest ustalenie przez egzaminatora tożsamości osoby zgłaszającej się na ten egzamin na podstawie posiadanego przez nią dowodu osobistego lub paszportu.

5. Osoba ubiegająca się o przystąpienie do egzaminu certyfikującego na audytora krajowego przedstawia dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 1, 2 i 4, przed rozpoczęciem egzaminu certyfikującego.

6. Osoba ubiegająca się o przystąpienie do egzaminu certyfikującego na audytora wewnętrznego przedstawia dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w § 6 pkt 1–5, 7 i 8, przed rozpoczęciem egzaminu certyfikującego.

7. Członek zespołu egzaminacyjnego, o którym mowa w § 7 ust. 1, w związku z prowadzeniem egzaminu certyfikującego jest uprawniony do:

- 1) potwierdzenia tożsamości kandydatów, o których mowa w ust. 1;
- 2) weryfikacji dokumentów, o których mowa w ust. 5 i 6.

8. Kandydata na audytora krajowego albo audytora wewnętrznego nie dopuszcza się do egzaminu certyfikującego, jeżeli:

- 1) nie jest możliwe ustalenie jego tożsamości;
- 2) nie przedstawi dokumentów, o których mowa w ust. 5 i 6.

9. Przed rozpoczęciem egzaminu certyfikującego członek zespołu egzaminacyjnego, o którym mowa w § 7 ust. 1, informuje kandydata na audytora krajowego albo audytora wewnętrznego o sposobie przeprowadzenia tego egzaminu oraz o sposobie dokonywania oceny udzielonych odpowiedzi.

10. Szczegółowy tryb powoływania oraz działania komisji egzaminacyjnej określa regulamin ustalony przez Prezesa Urzędu.

§ 9. 1. Terminy egzaminów certyfikujących ustala Prezes Urzędu, a informację o tych terminach zamieszcza na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. Egzamin certyfikujący, o którym mowa w § 7 ust. 1, przeprowadza się w formie pisemnego testu.

3. Za każde prawidłowo rozwiązane pytanie w teście, o którym mowa w ust. 2, osoba egzaminowana uzyskuje 1 punkt. Pytanie zostaje uznane za prawidłowo rozwiązane jeśli zaznaczono każdą prawidłową odpowiedź i jednocześnie nie zaznaczono ani jednej odpowiedzi nieprawidłowej.

4. Egzamin certyfikujący uznaje się za zaliczony, jeżeli jego uczestnik uzyska nie mniej niż 70% możliwych do uzyskania punktów za udzielenie poprawnych odpowiedzi.

5. W przypadku niezaliczenia egzaminu certyfikującego jego uczestnik powtarza egzamin w kolejnym terminie.

6. Dwukrotne niezaliczenie egzaminu certyfikującego powoduje konieczność powtórzenia szkolenia, o którym mowa w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

7. W przypadku ponownego przystąpienia do egzaminu certyfikującego, z zastrzeżeniem ust. 8 stosuje się przepisy ust. 1–6 i odpowiednio przepisy § 8.

8. Podczas zgłoszenia na ponowny egzamin, w przypadku dwukrotnego niezaliczenia egzaminu certyfikującego kandydat na audytora krajowego albo audytora wewnętrznego przedstawia zespołowi egzaminacyjnemu potwierdzenie ukończenia szkolenia, o którym mowa w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy, w celu dopuszczenia jej do ponownego egzaminu.

§ 10. 1. Z przebiegu egzaminu certyfikującego, o którym mowa w § 7 ust. 1, sporządza się protokół, który podpisują członkowie wchodzący w skład zespołu egzaminacyjnego.

2. Protokół, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) datę, czas i miejsce egzaminu certyfikującego;
- 2) imiona i nazwiska członków komisji egzaminacyjnej wchodzących w skład zespołu egzaminacyjnego;
- 3) liczbę uczestników biorących udział w egzaminie certyfikującym;
- 4) wynik egzaminu certyfikującego poszczególnych jego uczestników, z podaniem liczby uzyskanych punktów;
- 5) uwagi dotyczące przeprowadzonego egzaminu certyfikującego.

3. Do protokołu, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:

- 1) listę obecności zawierającą imiona i nazwiska z podpisami uczestników egzaminu certyfikującego;

2) wypełnione arkusze odpowiedzi z testu pisemnego.

§ 11. 1. W przypadku zaliczenia egzaminu certyfikującego, Prezes Urzędu wydaje na wniosek zainteresowanej osoby odpowiednio certyfikat audytora krajowego albo certyfikat audytora wewnętrznego potwierdzający posiadanie wymaganych kwalifikacji w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

2. W stosunku do osoby, która złożyła wniosek o którym mowa w ust. 1 i nie zaliczyła egzaminu certyfikującego, Prezes Urzędu odmawia wydania odpowiednio certyfikatu audytora krajowego albo certyfikatu audytora wewnętrznego.

§ 12. 1. Osoby przeprowadzające czynności zewnętrznej kontroli jakości zespołów z PWMW, poza wymaganiami określonymi w § 5 powinny spełniać następujące wymagania dodatkowe:

- 1) posiadać poświadczenie bezpieczeństwa w zakresie dostępu do informacji niejawnych oznaczonych klauzulą „poufne UE”;
- 2) posiadać co najmniej roczne doświadczenie w pracy na stanowisku związanym ze szkoleniem lub pracą psów do wykrywania materiałów wybuchowych;
- 3) posiadać znajomość uregulowań prawnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego dotyczących sposobu prowadzenia kontroli zespołów z PWMW.

2. Osoby przeprowadzające czynności wewnętrznej kontroli jakości zespołów z PWMW, poza wymaganiami określonymi w § 6 powinny spełniać następujące wymagania dodatkowe:

- 1) posiadać obywatelstwo polskie lub obywatelstwo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 2) posiadać poświadczenie bezpieczeństwa w zakresie dostępu do informacji niejawnych oznaczonych klauzulą „poufne UE”;
- 3) posiadać co najmniej sześciomiesięczne doświadczenie w pracy na stanowisku związanym ze szkoleniem lub pracą psów do wykrywania materiałów wybuchowych;
- 4) posiadać znajomość uregulowań prawnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego dotyczących sposobu prowadzenia kontroli zespołów z PWMW;
- 5) posiadać ukończone szkolenie świadomości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

3. Weryfikacji spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 2 pkt 4, dokonuje, na wniosek Prezesa Urzędu, Komendant Główny Straży Granicznej.

§ 13. 1. Kontrola zgodności jest wykonywana przez audytorów krajowych działających w co najmniej dwuosobowych zespołach audytorskich, stosownie do zakresu kontroli zgodności i przewidywanego czasu jej trwania.

2. Audytorom krajowym w trakcie wykonywania kontroli zgodności przysługują uprawnienia, o których mowa w pkt 16 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

3. Zespołem audytorskim, o którym mowa w ust. 1, kieruje przewodniczący zespołu audytorskiego.

4. W ramach zespołu audytorskiego kontrolę zgodności wykonywać mogą jedynie certyfikowani audytorzy krajowi, którzy uzyskali wpis na listę audytorów krajowych w trybie określonym w rozdziale 4.

5. Prawo biernego uczestnictwa na prawach obserwatora w zespole audytorskim przysługuje osobie niespełniającej wymogu, określonego w ust. 4, pod warunkiem upoważnienia tej osoby przez Prezesa Urzędu.

§ 14. Do zadań przewodniczącego zespołu audytorskiego należy:

- 1) kierowanie czynnościami kontroli zgodności, a w szczególności:
 - a) przygotowanie dokumentacji do przeprowadzenia kontroli zgodności,
 - b) przydzielenie zadań dla poszczególnych członków zespołu audytorskiego, z uwzględnieniem posiadanych przez nich kwalifikacji,
 - c) nadzorowanie przebiegu kontroli zgodności i przeprowadzenie końcowego spotkania z osobą upoważnioną z ramienia kontrolowanego podmiotu,
 - d) rozstrzyganie w przypadku wystąpienia różnic zdań wśród członków zespołu audytorskiego zarówno w trakcie trwania kontroli zgodności, jak również podczas sporządzania protokołu kontroli oraz niezwłoczne informowanie o takich sytuacjach Prezesa Urzędu,
 - e) sporządzanie po przeprowadzonej kontroli zgodności protokołu kontroli,
 - f) niezwłoczne zgłaszanie do osoby upoważnionej z ramienia kontrolowanego podmiotu informacji o nieprawidłowościach mających istotny wpływ na zapewnienie ochrony w danym podmiocie,
 - g) zapewnienie poufności wyników przeprowadzonej kontroli zgodności,

- h) żądanie od kontrolowanego podmiotu działania, o którym mowa w pkt 16.3 lit. b załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008, w przypadku stwierdzenia rażących uchybień mających negatywny wpływ na poziom ochrony tego podmiotu;
- 2) nadzorowanie wykonania programu naprawczego.

§ 15. Do zakresu działania członka zespołu audytorskiego należy wykonywanie kontroli zgodności, a w szczególności:

- 1) zapoznanie się z dokumentacją przed planowaną kontrolą zgodności;
- 2) wykonywanie zadań przydzielonych przez przewodniczącego zespołu audytorskiego;
- 3) udział w przygotowaniu protokołu kontroli w zakresie przydzielonych przez przewodniczącego zespołu audytorskiego zadań, uzyskanych wyników i sporządzonej na ich podstawie dokumentacji;
- 4) zapewnienie poufności wyników przeprowadzonej kontroli zgodności.

§ 16. Do zakresu obserwatora w zespole audytorskim należy wyłącznie:

- 1) obserwowanie realizacji zadań przez pozostałych członków zespołu audytorskiego, bez możliwości dokonywania oceny zgodności;
- 2) wykonywanie poleceń przewodniczącego zespołu audytorskiego;
- 3) zapewnienie poufności wyników przeprowadzonej kontroli zgodności.

Rozdział 4

Sposób prowadzenia listy audytorów krajowych i listy audytorów wewnętrznych oraz zakres danych ujętych na tych listach

§ 17. Prezes Urzędu prowadzi i aktualizuje listę audytorów krajowych i listę audytorów wewnętrznych, o których mowa w art. 188d ust. 1 i 2 ustawy.

§ 18. 1. Po sprawdzeniu spełnienia wymagań, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 1 i 4 i ust. 2, osoba posiadająca certyfikat audytora krajowego zostaje wpisana na listę audytorów krajowych.

2. Po sprawdzeniu spełnienia wymagań, o których mowa w § 6 pkt 1–3 i 5, osoba posiadająca certyfikat audytora wewnętrznego zostaje wpisana na listę audytorów wewnętrznych.

3. Prezes Urzędu informuje ubiegającą się osobę o dokonaniu wpisu na listę audytorów krajowych albo audytorów wewnętrznych oraz o wydaniu certyfikatu audytora krajowego albo audytora wewnętrznego.

§ 19. Lista audytorów krajowych i lista audytorów wewnętrznych zawiera następujące dane:

- 1) imię i nazwisko audytora krajowego albo audytora wewnętrznego;
- 2) numer certyfikatu audytora krajowego albo audytora wewnętrznego;
- 3) datę wydania certyfikatu audytora krajowego albo audytora wewnętrznego.

§ 20. Aktualna lista audytorów krajowych i aktualna lista audytorów wewnętrznych jest zamieszczana na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Rozdział 5

Sposób prowadzenia kontroli jakości dotyczący zakresu i częstotliwości audytów, inspekcji, testów i dochodzeń w zakresie ochrony lotnictwa, a także klasyfikację wyników prowadzonych kontroli jakości

§ 21. 1. Kontrola zgodności obejmuje zarówno czynności zapowiedziane, jak i niezapowiedziane, zgodnie z pkt 5.3 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

2. Do wykonywania kontroli zgodności stosuje się przepisy art. 27–30 ustawy, o ile przepisy załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008, nie stanowią inaczej.

3. Przebieg kontroli zgodności może być utrwalany w postaci zapisu obrazu i dźwięku, na wszelkich dostępnych nośnikach danych.

§ 22. 1. Ustala się następującą częstotliwość przeprowadzania poszczególnych rodzajów kontroli zgodności, o których mowa w § 4:

- 1) dla audytu ochrony:
 - a) w stosunku do zarządzających lotniskami będącymi portami lotniczymi o rocznym natężeniu ruchu lotniczego powyżej 10 mln pasażerów – przynajmniej na 2 lata,
 - b) w stosunku do zarządzających lotniskami będącymi portami lotniczymi o rocznym natężeniu ruchu lotniczego od 5 mln do 10 mln pasażerów – nie rzadziej niż raz na 3 lata,
 - c) w stosunku do zarządzających lotniskami będącymi portami lotniczymi o rocznym natężeniu ruchu lotniczego poniżej 5 mln pasażerów – nie rzadziej niż raz na 4 lata,
 - d) w stosunku do pozostałych podmiotów prowadzących działalność lotniczą – w zależności od przeprowadzonej oceny ryzyka;
- 2) dla inspekcji ochrony:
 - a) w stosunku do zarządzających lotniskami będącymi portami lotniczymi o rocznym natężeniu ruchu lotniczego powyżej 2 mln pasażerów – zgodnie z pkt 7.5

załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008, chyba, że w okresie ostatnich 12 miesięcy przeprowadzono w porcie lotniczym audyt ochrony,

- b) w stosunku do zarządzających lotniskami będącymi portami lotniczymi o rocznym natężeniu ruchu lotniczego poniżej 2 mln pasażerów – nie rzadziej niż raz na 3 lata,
- c) w stosunku do pozostałych podmiotów prowadzących działalność lotniczą – w zależności od przeprowadzonej oceny ryzyka;

3) dla testu ochrony:

- a) w stosunku do zarządzających lotniskami będącymi portami lotniczymi – przynajmniej raz w roku w zakresie testów na kontrolę dostępu do stref zastrzeżonych lotniska, testów na kontrolę bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego oraz testów na kontrolę bezpieczeństwa personelu i przenoszonych przedmiotów,
- b) w stosunku do przewoźnika lotniczego – w zakresie testów na zabezpieczenie statków powietrznych, w zależności od przeprowadzonej oceny ryzyka,
- c) w stosunku do zarejestrowanego agenta – w zakresie testów na kontrolę bezpieczeństwa ładunków i poczty oraz testów na zabezpieczenie ładunków i poczty, w zależności od przeprowadzonej oceny ryzyka,
- d) w stosunku do znanego nadawcy – w zakresie testów na zabezpieczenie ładunków i poczty, w zależności od przeprowadzonej oceny ryzyka.

2. W przypadku gdy żaden port lotniczy nie przekroczy rocznego natężenia ruchu 2 mln pasażerów, pkt 7.6 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 stosuje się odpowiednio.

3. Inspekcje, testy i przeglądy ochrony przeprowadza się bez obowiązku uprzedniego informowania podmiotu kontrolowanego o zamiarze ich przeprowadzenia.

4. Ocena ryzyka, o której mowa w ust. 1 pkt 1 lit. d, pkt 2 lit. c oraz pkt 3 lit. b–d, jest wykonywana przy uwzględnieniu:

- 1) wyników kontroli zgodności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
- 2) wyników kontroli w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, przeprowadzonych przez audytorów Unii Europejskiej, Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego oraz Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego,
- 3) konsekwencji zaistniałych uchybień w systemie ochrony podmiotu kontrolowanego,
- 4) liczby obsłużonych pasażerów,
- 5) liczby wykonanych operacji lotniczych,

- 6) ilości odprawionych ładunków,
- 7) wielkości portu lotniczego,
- 8) rodzaju wykonywanych operacji lotniczych,
- 9) ilości wykonywanych rejsów o statusie lotów wysokiego ryzyka,
- 10) liczby incydentów lotniczych mających wpływ na poziom ochrony lotnictwa cywilnego – odpowiednio dla danego podmiotu prowadzącego działalność lotniczą.

5. Prezes Urzędu, w terminie do końca listopada każdego roku kalendarzowego, ustala w porozumieniu z Komendantem Głównym Straży Granicznej, Komendantem Głównym Policji, ramowy roczny harmonogram kontroli zgodności, określający nazwę kontrolowanego podmiotu prowadzącego działalność lotniczą oraz rodzaj planowanej kontroli zgodności, mając na względzie kryteria, o których mowa w ust. 4. Ramowy roczny harmonogram kontroli zgodności sporządza się z uwzględnieniem przepisów o ochronie informacji niejawnych oraz oznacza klauzulą „zastrzeżone”.

§ 23. 1. W przypadku wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, Prezes Urzędu przeprowadza dochodzenie, o którym mowa w pkt 3.2 lit. c załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

2. W celu przeprowadzenia dochodzenia, o którym mowa w pkt 3.2 lit. c załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008, wyjaśnienia zaistniałych okoliczności oraz wskazania działań naprawczych, Prezes Urzędu powołuje zespół składający się z co najmniej czterech członków, po jednej osobie z organów, o których mowa w ust. 3.

3. Członkowie zespołu wskazywani są przez:

- 1) Prezesa Urzędu spośród pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) Komendanta Głównego Straży Granicznej spośród przedstawicieli Straży Granicznej;
- 3) Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego spośród funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego;
- 4) Komendanta Głównego Policji spośród przedstawicieli Policji.

4. Tryb działania zespołu określa regulamin ustalony przez Prezesa Urzędu.

§ 24. Po przeprowadzonej kontroli zgodności jest sporządzany protokół kontroli zawierający co najmniej informacje, o których mowa w pkt 10 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

§ 25. 1. W protokole kontroli zespół audytorski przyznaje następujące kategorie ocen stanu ochrony:

- 1) kategoria 1 (pełna zgodność) – oznacza, że stosowane metody i środki ochrony są w pełni zgodne z wymaganiami przepisów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) kategoria 2 (zgodność, ale usprawnienia pożądane) – oznacza, że stosowane metody i środki ochrony są zgodne z wymaganiami przepisów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, jednakże pełna skuteczność ich stosowania wymaga wprowadzenia zmian w sposobie ich realizacji;
- 3) kategoria 3 (niezgodność) – oznacza, że stosowane metody i środki ochrony są niezgodne z wymaganiami przepisów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, jednakże stwierdzone drobne uchybienia nie mają bezpośredniego wpływu na ochronę kontrolowanego podmiotu;
- 4) kategoria 4 (poważne uchybienie) – oznacza, że stosowane metody i środki ochrony są niezgodne z wymaganiami przepisów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, a stwierdzone poważne uchybienia mają bezpośredni wpływ na ochronę kontrolowanego podmiotu;
- 5) kategoria 5 (nie dotyczy) – oznacza, że wymagane zgodnie z przepisami prawa metody i środki ochrony nie znajdują zastosowania w podmiocie kontrolowanym;
- 6) kategoria 6 (nie potwierdzono) – oznacza, że wymagane zgodnie z przepisami prawa metody i środki ochrony nie zostały potwierdzone z przyczyn obiektywnych.

2. W odniesieniu do poszczególnych metod kontroli zgodności zespół audytorski przyznaje następujące kategorie oceny stanu ochrony podmiotu kontrolowanego:

- 1) w przypadku audytu ochrony – kategorie 1–6;
- 2) w przypadku inspekcji ochrony – kategorie 1–6;
- 3) w przypadku testu ochrony – kategorie 1–4 i 6.

3. Zalecenia, w zależności od stopnia stwierdzonych uchybień określonych w ust. 1 pkt 3 i 4, klasyfikuje się jako:

- 1) natychmiastowe, których realizację podmiot kontrolowany rozpoczyna z chwilą stwierdzenia uchybień przez zespół audytorski; jeżeli nie jest możliwe bezzwłoczne skorygowanie uchybień, wdrażane są środki wyrównawcze, zgodnie z pkt 12.1 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008;
- 2) pilne, których realizację podmiot kontrolowany rozpoczyna z chwilą zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu programu naprawczego, o którym mowa w § 30 ust. 1.

4. W celu dążenia do uzyskania pełnej skuteczności stosowanych metod i środków ochrony, zespół audytorski może w protokole kontroli wystosować również zalecenia planowe, których realizacja przez podmiot kontrolowany ma charakter fakultatywny.

§ 26. 1. W przypadku przyznawania kategorii ocen stanu ochrony oraz zaleceń, o których mowa odpowiednio w § 25 ust. 1 i ust. 3, rozstrzygnięcia zespołu audytorskiego podejmowane są większością głosów jego członków.

2. W przypadku równej liczby głosów członków zespołu audytorskiego, decydujący jest głos przewodniczącego zespołu audytorskiego.

Rozdział 6

Sposób prowadzenia przeglądu, jeżeli zachodzi konieczność dokonania ponownej oceny potrzeb w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

§ 27. 1. W razie uzasadnionego zagrożenia związanego z podatnością systemu ochrony lotnictwa cywilnego w podmiocie nadzorowanym, Prezes Urzędu może upoważnić audytorów krajowych do przeprowadzenia w tym podmiocie przeglądu ochrony w zakresie środków ochrony, wobec których stwierdzono zagrożenie.

2. Przeglądy ochrony realizuje się zgodnie z pkt 9.1 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

3. W razie stwierdzenia podczas przeglądu ochrony jakiegokolwiek podatności, zespół audytorski wymaga wdrożenia środków zabezpieczających odpowiednio do zagrożenia. Przepis § 25 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

Rozdział 7

Sposób prowadzenia kontroli jakości w odniesieniu do psów do wykrywania materiałów wybuchowych

§ 28. 1. Osoby przeprowadzające czynności zewnętrznej kontroli jakości zespołów z PWMW wyznacza Komendant Główny Straży Granicznej.

2. Osoby przeprowadzające czynności wewnętrznej kontroli jakości zespołów z PWMW:

- 1) w Straży Granicznej wyznacza Komendant Główny Straży Granicznej;
- 2) w podmiotach prowadzących działalność lotniczą wyznacza Prezes Urzędu.

§ 29. 1. Zewnętrzne i wewnętrzne testy zespołów z PWMW są przeprowadzane przez osoby, o których mowa w § 28, zgodnie z planami uzgodnionymi ze Strażą Graniczną oraz zatwierdzonymi przez Prezesa Urzędu.

2. Plan testu zawiera w szczególności:

- 1) informacje dotyczące zakresu kontroli skuteczności spełniania kryteriów wykrywania materiałów wybuchowych określonych w pkt 12.9.2 załącznika do 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 (Dz. Urz. UE L 289 z 14.11.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 334 z dnia 22 grudnia 2015, str. 5, Dz. Urz. UE L 122 z dnia 13 maja 2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 125 z dnia 18 maja 2017, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 10 z dnia 13 stycznia 2018, str. 5);
- 2) obszary testów;
- 3) kryteria oceny wyników testu;
- 4) skład zespołu kontrolnego ze wskazaniem imienia i nazwiska poszczególnych członków.

3. Częstotliwość zewnętrznych testów kontroli jakości zespołów z PWMW w imieniu Prezesa Urzędu, określa Komendant Główny Straży Granicznej.

4. Częstotliwość wewnętrznych testów kontroli jakości zespołów z PWMW określa w programie ochrony podmiot prowadzący działalność lotniczą, wykorzystujący zespół z PWMW.

Rozdział 8

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

§ 30. 1. W przypadku otrzymania kategorii oceny 3 lub 4, podmiot kontrolowany jest obowiązany do przygotowania programu naprawczego oraz przesłania go do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, nie później niż w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania protokołu kontroli.

2. W programie naprawczym, o którym mowa w ust. 1, podmiot kontrolowany jest obowiązany w szczególności do określenia terminu usunięcia poszczególnych

nieprawidłowości i uwzględnienia sposobu wykonania przewidywanych działań naprawczych.

§ 31. 1. Termin usunięcia poszczególnych nieprawidłowości oraz sposób wykonania działań naprawczych, o których mowa w § 30 ust. 2, mogą zostać zmienione przez Prezesa Urzędu w przypadku, gdy będzie tego wymagał uzasadniony interes ochrony lotnictwa cywilnego.

2. W przypadku nieprzesłania programu naprawczego, o którym mowa w § 30 ust. 1, przez podmiot kontrolowany, Prezes Urzędu wyznacza temu podmiotowi termin usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.

§ 32. 1. Podmiot kontrolowany jest obowiązany przesłać Prezesowi Urzędu powiadomienie o zakończeniu realizacji programu naprawczego, zgodnie z pkt 13.1 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

2. Prezes Urzędu wyznacza termin kontroli zgodności mającej na celu zweryfikowanie realizacji działań korygujących podjętych przez podmiot kontrolowany po:

- 1) zatwierdzeniu programu naprawczego lub upływie terminu wyznaczonego, zgodnie z §31 ust. 2, oraz
- 2) otrzymaniu albo nieotrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 1.

§ 33. W przypadku dostarczenia przez podmiot kontrolowany dokumentacji umożliwiającej potwierdzenie w sposób niebudzący wątpliwości prawidłową realizację programu naprawczego oraz usunięcie stwierdzonych niezgodności, Prezes Urzędu może odstąpić od wykonania kontroli zgodności, o której mowa w § 32 ust. 2. Informacja na ten temat jest przekazywana do podmiotu przez Prezesa Urzędu w formie pisemnej.

Rozdział 9

Sposób wymiany informacji pomiędzy krajowymi organami na temat poziomu zgodności w przypadkach wystąpienia lub podejrzenia wystąpienia zagrożenia ochrony lotnictwa cywilnego

§ 34. Prezes Urzędu, w uzasadnionych przypadkach przekazuje Ministrowi właściwemu do spraw transportu, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego lub innemu organowi informacje na temat poziomu zgodności w wykonywaniu obowiązków z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego przez podmioty nadzorowane.

Rozdział 10

Zakres danych zawartych w sprawozdaniu z przeprowadzonych kontroli jakości

§ 35. Prezes Urzędu, mając na uwadze wyniki, o których mowa w ust. 1, oraz sytuację w zakresie ochrony lotnictwa w portach lotniczych znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przedstawia Komisji Europejskiej, coroczne sprawozdanie zgodnie z pkt 18.1 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

§ 36. Sprawozdanie, o którym mowa w § 35 zawiera następujące informacje:

- 1) strukturę organizacyjną, obowiązki i zasoby:
 - a) strukturę organizacji zajmującej się kontrolą jakości, obowiązki i zasoby, w tym zmiany planowane na przyszłość,
 - b) liczbę audytorów – obecną i planowaną,
 - c) szkolenia odbyte przez audytorów;
- 2) operacyjne czynności kontrolne obejmujące wszystkie czynności kontrolne, z wyszczególnieniem:
 - a) typu (audyt ochrony, inspekcja, test, inne),
 - b) portów lotniczych, przewoźników lotniczych i innych podmiotów podlegających kontroli,
 - c) zakresu,
 - d) częstotliwości,
 - e) całkowitej liczby roboczodni w tym obszarze;
- 3) działania korygujące uchybienia:
 - a) stan realizacji działań korygujących uchybienia,
 - b) główne działania, realizowane lub zaplanowane oraz postępy w realizacji działań korygujących,
 - c) stosowane środki egzekucyjne;
- 4) dane ogólne i tendencje:
 - a) całkowity krajowy ruch pasażerski i towarowy oraz liczba operacji lotniczych,
 - b) wykaz portów lotniczych według kategorii,
 - c) liczba przewoźników lotniczych operujących z danego terytorium według kategorii (krajowych, unijnych, z krajów trzecich),
 - d) zarejestrowanych agentów,
 - e) firm cateringowych,

- f) firm sprzątających,
 - g) przybliżona liczba pozostałych podmiotów odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa;
- 5) sytuację w zakresie ochrony lotnictwa w portach lotniczych – kontekst ogólny sytuacji w zakresie ochrony lotnictwa w portach lotniczych państwa członkowskiego.

Rozdział 11

Wymogi w zakresie realizacji oraz monitorowania czynności wewnętrznej kontroli jakości stosowanych przez podmioty prowadzące działalność związaną z ochroną lotnictwa cywilnego

§ 37. Ustala się następujące rodzaje wewnętrznej kontroli zgodności realizowane przez audytorów wewnętrznych:

- 1) audyt ochrony;
- 2) inspekcję ochrony;
- 3) wewnętrzny test ochrony.

§ 38. Wewnętrzną kontrolę zgodności przeprowadza się uwzględniając odpowiednio:

- 1) w przypadku audytu ochrony – czynności, o których mowa w pkt 6.1 i 6.3 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008;
- 2) w przypadku inspekcji ochrony – czynności, o których mowa w pkt 7.1, 7.2 i 7.4 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008;
- 3) w przypadku wewnętrznych testów ochrony – czynności, o których mowa w pkt 8.1 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

§ 39. 1. Osoby nie będące audytorami wewnętrznymi, mogą uczestniczyć w roli obserwatora w czynnościach wewnętrznej kontroli zgodności pod stałym nadzorem audytora wewnętrznego w danym podmiocie prowadzącym działalność lotniczą, w celu zdobycia doświadczenia, znajomości funkcjonowania ochrony podmiotów prowadzących działalność lotniczą oraz praktycznych umiejętności przeprowadzania wewnętrznej kontroli zgodności.

2. Wewnętrznej kontroli zgodności nie mogą przeprowadzać albo uczestniczyć w sytuacji określonej w ust. 1 osoby odpowiedzialne za ochronę lub kierujące służbami ochrony albo kierujące działalnością podmiotu prowadzącego działalność lotniczą, w szczególności wchodzące w skład organów zarządzających podmiotem.

§ 40. 1. Wewnętrzny test ochrony przeprowadza się zgodnie z planem wewnętrznego testu ochrony, uzgodnionym ze Strażą Graniczną jeżeli test ochrony ma być przeprowadzony w portach lotniczych, w których znajduje się lotnicze przejście graniczne oraz z właściwą miejscowo jednostką Policji, zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu przy uwzględnieniu następujących kryteriów:

- 1) dostosowaniu zakresu wewnętrznego testu ochrony do specyfiki prowadzonej działalności lotniczej;
- 2) adekwatności stosowania proponowanej metody wewnętrznego testu ochrony do specyfiki kontrolowanego obszaru.

2. Plan wewnętrznego testu ochrony powinien być dostarczony do Prezesa Urzędu nie później niż 14 dni przed planowaną datą jego rozpoczęcia.

§ 41. 1. Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym organizuje raz do roku ćwiczenie ochrony polegające na ocenie stopnia przygotowania do reagowania na akt bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

2. Ćwiczenie, o którym mowa w ust. 1, w zależności od jego zakresu, przeprowadza się we współpracy z przewoźnikami lotniczymi, innymi podmiotami prowadzącymi działalność lotniczą, służbą ochrony lotniska, Strażą Graniczną, Policją oraz Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego, działającymi w danym porcie lotniczym.

§ 42. 1. Podmiot prowadzący działalność lotniczą sporządza roczny harmonogram wewnętrznej kontroli zgodności w terminie do końca grudnia każdego roku kalendarzowego na rok następny.

2. Roczny harmonogram, o którym mowa w ust. 1, jest tworzony na podstawie analizy ryzyka wykonywanej przez podmiot prowadzący działalność lotniczą z uwzględnieniem kryteriów, o których mowa w § 22 ust. 4, rodzaju i skali prowadzonej działalności lotniczej oraz liczby lokalizacji, w których jest prowadzona działalność lotnicza.

3. Wewnętrzna kontrola zgodności obejmuje w roku kalendarzowym weryfikację, poprzez inspekcje lub audyty ochrony, wszystkich elementów, o których mowa w dodatku I do załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 wraz z przepisami krajowymi, w zakresie dotyczącym danego podmiotu.

4. Każdy ze środków ochrony, o których mowa w pkt 8.1 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 danego podmiotu podlega testowi ochrony w zakresie dotyczącym:

- 1) zarządzającego lotniskiem będącym portem lotniczym – przynajmniej raz na kwartał;
- 2) zarządzającego lotniskiem niebędącym portem lotniczym – przynajmniej raz na 6 miesięcy;
- 3) przewoźnika lotniczego – przynajmniej raz na kwartał;
- 4) zarejestrowanego agenta – przynajmniej raz na kwartał;
- 5) znanego nadawcy – przynajmniej raz na 6 miesięcy;
- 6) uznanego nadawcy – przynajmniej raz na 6 miesięcy.

§ 43. 1. Podmiot prowadzący działalność lotniczą prowadzi wewnętrzną kontrolę zgodności w sposób ciągły oraz udokumentowany.

2. Dokumentacja przechowywana jest przez okres co najmniej dwóch lat i zawiera informacje o zakresie, wynikach wewnętrznej kontroli zgodności oraz imionach i nazwiskach osób biorących w niej udział.

§ 44. 1. Podmiot prowadzący działalność lotniczą przesyła Prezesowi Urzędu roczne sprawozdanie z przeprowadzonej wewnętrznej kontroli zgodności w terminie do końca stycznia każdego roku kalendarzowego za rok poprzedni.

2. Zawartość sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, określa załącznik do rozporządzenia.

Rozdział 12

Tryb rejestracji i analizowania wyników w celu określenia tendencji i ukierunkowania przyszłego rozwoju polityki ochrony lotnictwa cywilnego

§ 45. 1. Prezes Urzędu prowadzi system rejestrujący i analizujący wyniki Krajowego Programu Kontroli Jakości w celu określenia tendencji i ukierunkowania przyszłego rozwoju polityki w zakresie realizacji kontroli zgodności.

2. System, o którym mowa w ust. 1 zawiera następujące dane:

- 1) liczbę i rodzaj przeprowadzonych kontroli, w tym wykonanych czynności kontrolnych;
- 2) nazwy podmiotów kontrolowanych;
- 3) ilość audytorów krajowych uczestniczących w kontrolach;
- 4) określenie wyników oceny stanu ochrony podmiotów kontrolowanych w obszarach uwzględnionych w zakresie kontroli podmiotów.

Rozdział 13

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 46. Uprawnienia audytorów krajowych i audytorów wewnętrznych uzyskane przed dniem ... na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność zgodnie z wymogami określonymi w ustawie.

§ 47. 1. W okresie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia audytorzy krajowi i audytorzy wewnętrzni, o których mowa w § 46 ust. 1, są obowiązani dostosować się do wymogów określonych w rozporządzeniu.

2. W przypadku niedostosowania się do wymogów w terminie, o którym mowa w ust. 1, skreśla się dotychczasowych audytorów krajowych i audytorów wewnętrznych z listy audytorów krajowych i listy audytorów wewnętrznych.

§ 48. Harmonogramy wewnętrznych audytów ochrony zatwierdzone na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują moc.

§ 49. Sprawozdania z przeprowadzonych wewnętrznych audytów za rok 2018 sporządza się na podstawie dotychczasowych przepisów.

§ 50. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

**W porozumieniu:
MINISTER
SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 1497), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

SPRAWOZDANIE Z PRZEPROWADZONEJ WEWNĘTRZNEJ KONTROLI ZGODNOŚCI

1. Struktura organizacyjna, obowiązki i zasoby w podmiocie prowadzącym działalność lotniczą:
 - 1.1. Struktura organizacji zajmującej się wewnętrzną kontrolą zgodności, obowiązki i zasoby.
 - 1.2. Liczba audytorów wewnętrznych – obecna i planowana.
 - 1.3. Udział obserwatorów w czynnościach wewnętrznej kontroli zgodności z podaniem ich imienia i nazwiska.
 - 1.4. Szkolenie odbyte przez audytorów wewnętrznych w danym roku kalendarzowym.
2. Operacyjne czynności wewnętrznej kontroli zgodności:
 - 2.1. Wszystkie czynności kontrolne, z wyszczególnieniem:
 - 2.1.1. Liczby zaplanowanych czynności wewnętrznej kontroli zgodności zadeklarowanych w harmonogramie wewnętrznej kontroli zgodności na dany rok kalendarzowy, z podziałem na poszczególne rodzaje: audyty ochrony, inspekcje ochrony, wewnętrzny test ochrony, ćwiczenie ochrony *).
 - 2.1.2. Liczby faktycznie przeprowadzonych czynności wewnętrznej kontroli zgodności w danym roku kalendarzowym, z podziałem na poszczególne rodzaje: audyty ochrony, inspekcje ochrony, wewnętrzny test ochrony, ćwiczenie ochrony *).
 - 2.1.3. Zakresu i wyników.
 - 2.1.4. Całkowitej liczby roboczodni dla każdego z rodzajów wewnętrznej kontroli zgodności.
3. Stan realizacji działań korygujących uchybienia stwierdzone podczas przeprowadzonych wewnętrznych czynności kontroli zgodności.

*) Ćwiczenie ochrony dotyczy zarządzającego lotniskiem będącym portem lotniczym.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (zwane dalej KPKJ), stanowi wypełnienie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 189 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...).

Celem projektu jest wprowadzenie aktualnego rozporządzenia wynikającego ze znowelizowanego upoważnienia ustawowego zawartego w art. 189 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze. Projekt zawiera przepisy rozporządzenia dostosowane do obecnie obowiązującego prawa unijnego obejmującego przede wszystkim rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002, rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (zwane dalej rozporządzeniem nr 185/2010) oraz decyzję wykonawczą Komisji C(2015)8005 z dnia 16 listopada 2015 r. ustanawiającą szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego obejmujących informacje, o których mowa w art. 18 lit. a rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

Z uwagi na zmianę upoważnienia do wydania przedmiotowego rozporządzenia, konieczne jest opracowanie zupełnie nowego aktu prawnego, który zastąpi dotychczas obowiązujące rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 1497). Jednocześnie nowy akt prawny został opracowywany z uwzględnieniem zebranych doświadczeń w trakcie stosowania obecnych przepisów.

W rozdziale 1. projektu zamieszczono słowniczek pojęć oraz zakres przedmiotowy rozporządzenia.

W rozdziale 2. projektu zamieszczono przepisy dotyczące organizację systemu kontroli jakości z wyszczególnieniem celów tego systemu oraz rodzajów czynności w ramach prowadzonej kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. W tym zakresie rozporządzenie zostało niezmienione względem poprzedniego uregulowania.

W rozdziale 3. Projektu uregulowano zasady certyfikacji audytorów krajowych i wewnętrznych kontroli jakości oraz tryb działania komisji egzaminacyjnej powołanej przez

Prezesa Urzędu, uwzględniając obowiązkowe elementy, z jakich powinny się składać egzaminy certyfikujące dla audytorów krajowych i wewnętrznych oraz minimalny procentowy poziom punktów niezbędny do zaliczenia egzaminu. Ponadto ustalono takie szczegóły przeprowadzania egzaminów certyfikujących, jak: uprawnienia członków komisji egzaminacyjnej, zasady powoływania komisji egzaminacyjnej, zasady oceny pisemnych testów oraz zawartość protokołu sporządzanego po zakończeniu takiego egzaminu. Projekt odnosi się również do sytuacji, w której Prezes Urzędu może odwołać członka komisji egzaminacyjnej, wymieniając m.in.: utratę wymaganych kwalifikacji audytora krajowego np. w sytuacji np. braku posiadania ważnego poświadczenia bezpieczeństwa lub też z chwilą rażącego naruszenia obowiązków służbowych oraz skazania go prawomocnym wyrokiem za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie. Certyfikacja składa się z dwóch etapów: oceny dokumentacji i sprawdzenia wiedzy poprzez egzamin certyfikujący. Podstawą wpisu na listę krajowych i wewnętrznych audytorów kontroli jakości jest pozytywny wynik egzaminu jak również złożenie dokumentów potwierdzających spełnienie wszystkich wymagań niezbędnych do uzyskania wpisu.

W wymaganiach na audytora krajowego, projekt nie zawiera obowiązku przedłożenia Prezesowi Urzędu, dokumentów potwierdzających posiadanie obywatelstwa polskiego lub obywatelstwa innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz informacji czy była skazana prawomocnym wyrokiem sądu za umyślnie popełnione przestępstwo lub przestępstwo skarbowe, potwierdzone informacją z Krajowego Rejestru Karnego, opatrzone datą nie wcześniejszą niż miesiąc przed jej złożeniem. Wynika to z faktu, iż kandydatury o wyznaczenie na audytora krajowego kierowane będą na wniosek Prezesa Urzędu do Ministra Obrony Narodowej, Komendanta Głównego Straży Granicznej lub Komendanta Głównego Policji. Nie zachodzi zatem konieczność potwierdzania tych wymagań, gdyż weryfikacja w tym zakresie jest przeprowadzana przed zatrudnieniem w macierzystej jednostce organizacyjnej, tj. przez Ministerstwo Obrony Narodowej, Komendę Główną Straży Granicznej, Komendę Główną Policji oraz Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Ponadto mając na uwadze fakt, że obowiązek zapewnienia szkolenia kandydatów na audytorów krajowych spoczywa na Prezesie Urzędu konieczne jest zapewnienie mechanizmu dającego Prezesowi Urzędu możliwość realnego wpływu na ilość wyznaczanych audytorów. Minister Obrony Narodowej, Komendant Główny Straży Granicznej, Komendant Główny

Policji oraz Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego wyznaczają kandydatów na audytorów w zależności od posiadanych możliwości kadrowych oraz ich kwalifikacji zawodowych.

Ponadto, zmniejszono liczbę członków komisji egzaminacyjnej do przeprowadzenia egzaminu na audytora wewnętrznego kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego z 3 na 2 członków.

W ramach certyfikacji ocenie Prezesa Urzędu podlegać będzie spełnienie wymogów pkt 15.2 załącznika II do rozporządzenia nr 300/2008 oraz znajomość międzynarodowych i krajowych uregulowań prawnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego oraz znajomość przepisów dotyczących sposobu prowadzenia kontroli zgodności oraz wewnętrznej kontroli zgodności. W rozdziale tym stworzono możliwość powtarzania egzaminu nie ograniczając powtórzeń do określonej ilości prób. Jednakże powiązano kolejny negatywny wynik egzaminu z koniecznością powtórzenia szkolenia dla wewnętrznych audytorów, o którym mowa w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze.

Certyfikacja jest następstwem realizacji wymagań wynikających z załącznika II do rozporządzenia nr 300/2008. Certyfikacja ma na celu standaryzację poziomu wiedzy audytorów krajowych i wewnętrznych kontroli jakości. Określono w tym rozdziale również uprawnienia i obowiązki przewodniczącego i członków zespołu audytorskiego, zgodnie z postanowieniami załącznika II do rozporządzenia nr 300/2008. Dodano ponadto instytucję obserwatora, posiadającego prawo biernego uczestnictwa w ramach zespołu audytorskiego prowadzącego kontrolę jakości. Rozporządzenie enumeratywnie wymienia w swej treści uprawnienia przysługujące obserwatorom.

W rozdziale 4. projektu zawarte zostały przepisy dotyczące sposobu prowadzenia listy audytorów krajowych i wewnętrznych kontroli jakości przez Prezesa Urzędu. Wprowadzone zostało uwarunkowanie, iż dokonanie wpisu jest zależne od uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu certyfikującego przez kandydata do wpisu, a także potwierdzenia, że osoba ta w momencie wpisu spełnia wymagania niezbędne do przystąpienia do procesu certyfikacji.

Określone w tym rozdziale zostały również wymogi dotyczące zawartości oraz trybu publikowania i aktualizowania obydwu powyższy list audytorów. Projekt zakłada, iż lista audytorów krajowych i wewnętrznych będzie publikowana na stronie internetowej Urzędu

Lotnictwa Cywilnego, która będzie zawierała: imię i nazwisko, numer i datę wydania certyfikatu.

W rozdziale 5. projektu zamieszczono uregulowania dotyczące sposobu prowadzenia czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, wskazując na rodzaje i charakter tych czynności. Wprowadzono zasadę prowadzenia czynności kontroli zgodności, zarówno w sposób zapowiadany, jak i niezapowiadany, zgodnie z pkt 5.3 załącznika II do rozporządzenia nr 300/2008, z którego wynika, że inspekcje, testy i przeglądy ochrony będą przeprowadzane bez obowiązku uprzedniego informowania podmiotu kontrolowanego o zamiarze ich przeprowadzenia. Natomiast audyt ochrony zgodnie z pkt. 6.2 lit. a załącznika II do rozporządzenia nr 300/2008 i przyjętą metodologią dla tego rodzaju kontroli uwzględnia jego zapowiedź.

Ponadto uregulowana została częstotliwość przeprowadzania poszczególnych metod kontroli zgodności, w zależności od natężenia ruchu lotniczego w danym porcie lotniczym dla audytu i inspekcji ochrony w portach lotniczych oraz w zależności od przeprowadzonej oceny ryzyka dla pozostałych podmiotów prowadzących działalność lotniczą. Dostosowano również zakres wykonywanych testów ochrony do wymagań wynikających z załącznika II do rozporządzenia nr 300/2008 obejmujących przynajmniej następujące środki ochrony: kontrolę dostępu do stref zastrzeżonych lotniska, zabezpieczenia statków powietrznych, kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego, kontroli personelu i przewożonych przedmiotów, zabezpieczenia bagażu rejestrowanego, kontroli i zabezpieczenia ładunków i poczty. Projekt rozporządzenia zakłada również, iż wybór podmiotu kontrolowanego oraz częstotliwość prowadzonych kontroli zgodności będzie opierał się na przeprowadzonej ocenie ryzyka mając na uwadze istotne kryteria takie jak rodzaj i liczba wykonanych operacji lotniczych. Harmonogram takich czynności Prezes Urzędu będzie ustalał w terminie do końca listopada każdego roku kalendarzowego, w porozumieniu z Komendantem Głównym Straży Granicznej i Komendantem Głównym Policji. Harmonogram ten będzie zawierał: nazwę kontrolowanego podmiotu prowadzącego działalność lotniczą oraz rodzaj planowanej kontroli zgodności.

W rozdziale 6. projektu wprowadzono warunki przeprowadzania przeglądów ochrony. Ich celem jest przeanalizowanie zagrożenia związanego z podatnością systemu ochrony lotnictwa cywilnego w podmiocie nadzorowanym. Realizacja przeglądów ochrony opiera się na wymogu zawartym w pkt. 9.1 załącznika II do rozporządzenia nr 300/2008.

W rozdziale 7. projektu zamieszczono przepisy dotyczące kontroli jakości w odniesieniu do psów do wykrywania materiałów wybuchowych (PWMW). W projekcie określono kwalifikacje dla osób wykonujących zadania zewnętrznych i wewnętrznych czynności kontroli jakości zespołów z PWMW. Zaproponowano, aby osoby wykonujące zadania zewnętrznej kontroli jakości zespołów z PWMW były wyznaczane przez Komendanta Głównego Straży Granicznej, natomiast osoby wykonujące zadania wewnętrznej kontroli jakości zespołów z PWMW były zatwierdzane przez Prezesa Urzędu. Dodatkowo Prezes Urzędu będzie miał możliwość zwrócenia się z wnioskiem do Komendanta Głównego Straży Granicznej o ocenę spełnienia kwalifikacji osób w zakresie weryfikacji wiedzy dotyczącej prowadzenia kontroli jakości zespołów PWMW. Ponadto uregulowano warunki zatwierdzania testów zespołów z PWMW oraz niezbędne elementy, które powinien posiadać plan takiego testu. Jednocześnie uregulowano w jaki sposób będzie określana częstotliwość wykonywania zewnętrznych i wewnętrznych testów ochrony. W przypadku zewnętrznych testów ochrony częstotliwość testów zespołów z PWMW będzie określał w imieniu Prezesa Urzędu Komendant Główny Straży Granicznej uwzględniając niezbędny czas pracy zespołu z PWMW oraz odpoczynku dla zachowania wymaganych kwalifikacji. Natomiast częstotliwość testów wewnętrznych zespołów z PWMW będzie określana w programie ochrony podmiotu, który będzie wykorzystywał psy do wykrywania materiałów wybuchowych jako jedną z metod kontroli. Takie rozwiązanie jest elastyczne i pozwala na dostosowanie częstotliwości testów do stopnia wykorzystania zespołów z PWMW jako jednej z metod kontroli przez podmioty prowadzące działalność lotniczą.

Z uwagi na fakt, że wymogi dotyczące ilości oraz rodzajów materiałów wybuchowych wykrywanych przez PWMW są określone w dodatku 12-D załącznika do decyzji C(2015)8005 z dnia 16 listopada 2015 r. ustanawiającej szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego obejmujących informacje, o których mowa w art. 18 lit. a), rozporządzenia (WE) nr 300/2008, do której odwołuje się rozporządzenie (UE) nr 185/2010, o klauzuli „Poufne UE”, w projektowanym akcie prawnym nałożono obowiązek posiadania poświadczenia bezpieczeństwa na poziomie „Poufne UE” dla osób wykonujących zewnętrzną oraz wewnętrzną kontrolę jakości w stosunku do zespołów z PWMW.

W rozdziale 8. projektu sprecyzowano system podejmowanych przez zespół audytorski działań korygujących po przeprowadzonych krajowych czynnościach kontroli zgodności. Wskazane zostały obowiązki dla podmiotu kontrolowanego w sytuacji

stwierdzonych uchybień w trakcie prowadzonej kontroli. Utrzymane zostało również dotychczasowe uprawnienie Prezesa Urzędu do modyfikacji zakresu i terminów realizacji działań naprawczych oraz do narzucenia obowiązku realizacji określonych działań naprawczych dla podmiotu, który uchyła się od obowiązku opracowania programu naprawczego.

W rozdziale 9. projektu zawarto uregulowanie sposobu przekazywania informacji dotyczących systemu kontroli jakości dla uprawnionych organów państwowych przez Prezesa Urzędu.

W rozdziale 10. projektu zawarto zakres sprawozdania z prowadzonych czynności kontroli jakości, którego przekazanie do Komisji Europejskiej stanowi obowiązek Prezesa Urzędu. Treść tego rozdziału odzwierciedla zapisy Dodatku III załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

W rozdziale 11. projektu określono organizację wewnętrznej kontroli zgodności, która będzie obejmowała audyty, inspekcje i wewnętrzne testy ochrony. Projekt rozporządzenia nie przewiduje już wykonywania przez podmioty prowadzące działalność lotniczą przeglądów ochrony, z uwagi na fakt, iż za realizację tego rodzaju kontroli jest odpowiedzialny właściwy organ, zgodnie z pkt 9.1 załącznika II do rozporządzenia nr 300/2008. Zebrane doświadczenia w trakcie stosowania obecnych przepisów wykazały, iż osoby działające na rzecz podmiotów prowadzących działalność lotniczą, ubiegające się o wpis na listę wewnętrznych audytorów, miały problem ze spełnieniem jednego z wymogów z obecnego rozporządzenia, dotyczącego posiadania doświadczenia i znajomości funkcjonowania ochrony podmiotów uzyskanych w wyniku co najmniej dwuletniego zatrudnienia na stanowisku związanym z ochroną lotnictwa cywilnego. Z uwagi na ten fakt, projekt rozporządzenia przewiduje możliwość uczestniczenia w wewnętrznej kontroli zgodności, przez osoby nie będące audytorami wewnętrznymi, w roli obserwatora. Powyższe ma na celu zdobycie dwuletniego doświadczenia, znajomości funkcjonowania ochrony podmiotów prowadzących działalność lotniczą oraz praktycznych umiejętności przeprowadzania wewnętrznej kontroli zgodności. Ponadto w celu uzyskania obiektywnej oceny prowadzonych czynności wewnętrznej kontroli jakości projekt zakłada, iż w czynnościach tych nie będą mogły już brać udziału osoby kierujące działalnością podmiotu prowadzącego działalność lotniczą, w szczególności osoby wchodzące w skład organów zarządzających. W projekcie określono również kryteria oceny wewnętrznych testów ochrony przed ich zatwierdzeniem przez Prezesa Urzędu. Dotychczas kryteria te nie były określone, co powodowało sytuację, że Prezes Urzędu odmawiając

zatwierdzenia wewnętrznego testu ochrony nie posiadał wystarczająco mocnych podstaw prawnych. Określenie kryteriów oceny wewnętrznych testów przyczyni się do przejrzystości zasad zatwierdzania wewnętrznych testów oraz pozwoli na skuteczniejsze sprawdzanie efektywności i prawidłowego stosowania środków ochrony przez podmioty wykonujące działalność lotniczą.

W rozdziale 12. projektu określony został system rejestracji i analizy wyników kontroli jakości, prowadzony przez Prezesa Urzędu. Rozdział ten zawiera elementy, które muszą być zawarte w ramach funkcjonującego systemu.

W rozdziale 13. projektu wprowadzono przepisy przejściowe uznające dotychczasowe uprawnienia krajowych i wewnętrznych audytorów przez okres 12 miesięcy od daty wejścia w życie rozporządzenia. Po tym okresie uprawnienia zdobyte na podstawie starych przepisów tracą ważność i audytorzy nie będą mogli wykonywać czynności do czasu uzyskania ponownie wpisu na listę na podstawie projektowanego rozporządzenia.

Realizacja rozporządzenia w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ma przede wszystkim na celu zapewnić stały nadzór nad podmiotami prowadzącymi działalność lotniczą, w szczególności w zakresie przestrzegania przez nie przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

Prowadzony w sposób bieżący monitoring stanu ochrony obejmuje ponadto sprawdzenie realizacji zaleceń pokontrolnych formułowanych zarówno przez audytorów krajowych, jak również przedstawicieli Komisji Europejskiej. Systematyczna realizacja zadań nadzoru nad stosowaniem przez podmioty prowadzące działalność lotniczą przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przyczynia się do podnoszenia poziomu zabezpieczenia, jak również sprzyja skutecznej likwidacji zidentyfikowanych uchybień poprzez odpowiedni nadzór nad efektywną realizacją zaleceń po przeprowadzeniu czynności audytorskich.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) należy podnieść, że projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r.

w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu prac Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej i wykonuje jego postanowienia w zakresie przepisów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, w szczególności przepisy 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 uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 oraz przepisy wykonawcze do tego rozporządzenia.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 Źródło: art. 189 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.). Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (zwany dalej KPKJ) stanowi wypełnienie znowelizowanego upoważnienia ustawowego zawartego w art. 189 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. Projekt w przeważającej części stanowi literalne odzwierciedlenie poprzedniego KPKJ, w którym zmieniona została struktura aktu prawnego (kolejność rozdziałów) oraz wprowadzono 2 zmiany merytoryczne wynikające z bieżącego stosowania przepisów i pojawiających się wątpliwości interpretacyjnych. KPKJ jest dostosowany do wymogów wynikających z regulacji europejskich.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Ze względu na okoliczności, wskazane w pkt 1, zasadnym stało się stworzenie nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Proponowany akt prawny zawiera kompleksowe uregulowanie dotyczące systemu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Rozporządzenie obejmować będzie w swoich ramach zarówno kwestię organizacji systemu kontroli jakości, sposób certyfikowania i wymagane kwalifikacje audytorów, prowadzenie listy audytorów oraz rodzajów i częstotliwości wykonywanych czynności kontrolnych. Ponadto rozporządzenie reguluje także kwestie realizacji przeglądów ochrony, prowadzenia kontroli jakości w stosunku do zespołów z psem służbowym do wykrywania materiałów wybuchowych, kwestie korygowania uchybień, wymiany informacji z organami państwowymi w zakresie kontroli jakości oraz sprawozdawczości ze zrealizowanych czynności. W treści rozporządzenia zawarto również zapisy w zakresie wewnętrznej kontroli zgodności w podmiotach nadzorowanych oraz systemu rejestracji i analizowania prowadzonej kontroli jakości. W stosunku do poprzedniej wersji KPKJ, obecne rozporządzenie zawiera drobne modyfikacje, które stanowią kontynuację dotychczasowego uregulowania. Największa zmiana nastąpiła w chronologii rozdziałów rozporządzenia. Wynika ona z potrzeby ujednolicenia struktury rozporządzenia z delegacją ustawową.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Pozostałe państwa członkowskie są zobowiązane do dostosowywania krajowych przepisów do obowiązującego prawa unijnego analogicznie jak w przypadku potrzeby nowelizacji prawa polskiego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Ustawa – Prawo lotnicze	Na pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego którzy stanowią aparat pomocniczy w nadzorze prowadzonym przez Prezesa ULC w zakresie prowadzenia kontroli jakości oraz wykonywania czynności certyfikacyjnych.
Komendant Główny Straży Granicznej	1	Ustawa o Straży Granicznej	Funkcjonariusze i pracownicy SG delegowani do wykonywania zadań polegających na uczestnictwie w czynnościach kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego	1	Ustawa o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Agencji Wywiadu	Funkcjonariusze ABW delegowani do wykonywania zadań polegających na uczestnictwie w czynnościach kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.
Komendant Główny Policji	1	Ustawa o Policji	Funkcjonariusze i pracownicy Policji delegowani do wykonywania zadań polegających na uczestnictwie w czynnościach kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.
Zarządzający Portami Lotniczymi	15	Rejestr lotnisk cywilnych	Ustanowienie zasad postępowania jako podmiot kontrolowany oraz ustanowienie trybu prowadzenia wewnętrznej kontroli zgodności, jak i wyznaczania audytorów wewnętrznych.
Zarządzający lotniskami użytku publicznego niebędącymi portami lotniczymi	47	Rejestr lotnisk cywilnych	Ustanowienie zasad postępowania jako podmiot kontrolowany oraz ustanowienie trybu prowadzenia wewnętrznej kontroli zgodności, jak i wyznaczania audytorów wewnętrznych.
Przewoźnicy Lotniczy	18	Dane Departamentu Ochrony w Lotnictwie Cywilnym	Ustanowienie zasad postępowania jako podmiot kontrolowany oraz ustanowienie trybu prowadzenia wewnętrznej kontroli zgodności, jak i wyznaczania audytorów wewnętrznych.
Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej	7	Zestawienie prowadzone przez Departament Żeglugi Powietrznej	Ustanowienie zasad postępowania jako podmiot kontrolowany oraz ustanowienie trybu prowadzenia wewnętrznej kontroli zgodności, jak i wyznaczania audytorów wewnętrznych.
Zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego	14	Dane Departamentu Ochrony w Lotnictwie Cywilnym	Ustanowienie zasad postępowania jako podmiot kontrolowany oraz ustanowienie trybu prowadzenia wewnętrznej kontroli zgodności, jak i wyznaczania audytorów wewnętrznych.
Znani dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego	161	Dane Departamentu Ochrony w Lotnictwie Cywilnym	Ustanowienie zasad postępowania jako podmiot kontrolowany oraz ustanowienie trybu prowadzenia wewnętrznej

			kontroli zgodności, jak i wyznaczania audytorów wewnętrznych.
Zarejestrowani agenci	51	Dane Departamentu Ochrony w Lotnictwie Cywilnym	Ustanowienie zasad postępowania jako podmiot kontrolowany oraz ustanowienie trybu prowadzenia wewnętrznej kontroli zgodności, jak i wyznaczania audytorów wewnętrznych.
Znani nadawcy	8	Dane Departamentu Ochrony w Lotnictwie Cywilnym	Ustanowienie zasad postępowania jako podmiot kontrolowany oraz ustanowienie trybu prowadzenia wewnętrznej kontroli zgodności, jak i wyznaczania audytorów wewnętrznych.
Uznani nadawcy	0	Dane Departamentu Ochrony w Lotnictwie Cywilnym	Ustanowienie zasad postępowania jako podmiot kontrolowany oraz ustanowienie trybu prowadzenia wewnętrznej kontroli zgodności, jak i wyznaczania audytorów wewnętrznych.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje w zakresie projektowanych zmian zostaną przeprowadzone z następującymi podmiotami działającymi w sferze ochrony lotnictwa cywilnego:

- 1) Minister Obrony Narodowej;
- 2) Minister Spraw Wewnętrznych;
- 3) Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego;
- 4) Komendant Główny Straży Granicznej;
- 5) Komendant Główny Policji;
- 6) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
- 7) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o.;
- 8) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy Sp. z o.o.;
- 9) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. w Katowicach;
- 10) Port Lotniczy Szczecin – Goleniów im. NSZZ Solidarność Sp. z o.o.;
- 11) Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o.;
- 12) Port Lotniczy Wrocław S.A.;
- 13) Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego Bydgoszcz S.A.;
- 14) Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka Sp. z o.o.;
- 15) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.;
- 16) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin Sp. z o.o.;
- 17) Port Lotniczy Lublin S.A.;
- 18) Port Lotniczy Radom S.A.;
- 19) Warmia i Mazury Sp. z o.o.;
- 20) Aeroklub Polski;
- 21) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego;
- 22) Aeroklub Krainy Jezior;
- 23) Aeroklub Zagłębia Miedziowego;
- 24) Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej;
- 25) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego-PZL Świdnik S.A.;
- 26) Strefa Aktywności Gospodarczej Sp. z o.o.;
- 27) Aeroklub Poznański;
- 28) PZL-Mielec Cargo Sp. z o.o.;

- 29) Lotnisko Bagicz Sp. z o.o.;
- 30) Centrum Usług Logistycznych;
- 31) Prezydent Miasta Krosno;
- 32) Starostwo Powiatowe Olsztyn;
- 33) Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa Chełm;
- 34) Jet Story Sp. z o.o.;
- 35) EnterAir Sp. z o.o.;
- 36) Goldwings Flight Academy Sp. z o.o.;
- 37) General Aviation Services Sp. z o.o.;
- 38) HELICOPTER.PL S.A.;
- 39) Husair Sp. z o.o.;
- 40) Ibex – U.L. Sp. z o.o.;
- 41) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco” Sp. z o.o.;
- 42) Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.;
- 43) Royal Star;
- 44) Salt Aviation Sp. z o.o.;
- 45) Sky Taxi Sp. z o.o.;
- 46) Small Planet Airlines Sp. z o.o.;
- 47) Sprintair Cargo Sp. z o.o.;
- 48) Sprintair S.A.;
- 49) SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 50) Travel Service Polska Sp. z o.o.;
- 51) WELCOME Airport Services Sp. z o.o.;
- 52) LS Airport Services;
- 53) AIRNET Service Sp. z o.o.;
- 54) POCZTA POLSKA S.A.;
- 55) Lotniczy Dworzec Towarowy Sp. z o.o.;
- 56) KUEHNE+NAGEL Sp. z o.o.;
- 57) Grom Cargo Serwis;
- 58) DHL Express (Poland) Sp. z o.o.;
- 59) RGW Express Sp. z o.o.;
- 60) UPS Polska Sp. z o.o.;
- 61) GTL-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o.;
- 62) TNT Express Worldwide (Poland) Sp. z o.o.;
- 63) Panalpina Polska Sp. z o.o.;
- 64) Air Cargo Service Lodz Sp. z o.o.;
- 65) DHL Global Forwarding Sp. z o.o.;
- 66) Federal Express Poland Sp. z o.o.;
- 67) Expeditors Polska Sp. z o.o.;
- 68) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 69) Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej;
- 70) Krajowa Rada Lotnictwa;
- 71) Lotniczy Catering Service Sp. z o.o.;
- 72) Lotos Tank Sp. z o.o.;
- 73) Polska Izba Ochrony;
- 74) Polska Izba Ochrony Osób i Mienia;
- 75) Polski Związek Pracodawców „OCHRONA”;
- 76) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Warszawa II” S.A.;
- 77) Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
- 78) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;
- 79) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego;
- 80) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego;
- 81) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych;
- 82) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych;
- 83) Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego;
- 84) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.;
- 85) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie;
- 86) Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych;
- 87) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;

- 88) Związek Zawodowy Pracowników Służb Ruchu Lotniczego;
- 89) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 90) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 91) Forum Związków Zawodowych;
- 92) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 93) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan ;
- 94) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 95) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 96) Polskie Stowarzyszenie Zarejestrowanych Agentów i Znanych Nadawców;
- 97) Stowarzyszenie Operatorów Kontroli Bezpieczeństwa.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Źródła finansowania	Wpływy z opłat skarbowych oraz opłat lotniczych, zgodnie z tabelami zamieszczonymi w odrębnych przepisach prawa.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na dochody i wydatki sektora finansów publicznych. Czynności administracyjne wykonywane przez organy administracji publicznej zostaną sfinansowane w ramach posiadanych limitów wydatków.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Podniesienie efektywności i prawidłowości wykonywanych działań, zwłaszcza w zakresie wewnętrznej kontroli jakości oraz tworzenie wykwalifikowanej kadry audytorów wewnętrznych.						
	sektor mikro-, małych i średnich	Podniesienie efektywności i prawidłowości wykonywanych działań, zwłaszcza w zakresie wewnętrznej kontroli jakości oraz tworzenie wykwalifikowanej						

	przedsiębiorstw	kadry audytorów wewnętrznych.		
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu na tę grupę podmiotów.		
Niemierzalne				
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nowelizacja nie będzie miała wpływu na zmiany o charakterze pieniężnym w prowadzeniu lotniczej działalności gospodarczej. Jednakże, mając na uwadze, iż przepisy KPKJ ustanawiają system kontroli jakości, rozporządzenie powinno wpłynąć pozytywnie na podniesienie efektywności i prawidłowości prowadzenia kontroli jakości, zarówno na szczeblu krajowym, jak i wewnętrznym.			
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu				
☐ nie dotyczy				
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy		
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:		☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:		
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy		
Komentarz: Liczba dokumentów ulegnie zwiększeniu z uwagi na permanentny wzrost podmiotów nadzorowanych oraz liczby kandydatów na audytora wewnętrznego kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Ponadto, z uwagi na zwiększenie liczby grup podmiotów podlegających nadzorowi (uznani nadawcy, znani dostawcy zaopatrzenia), zwiększeniu ulegnie liczba procedur. Natomiast ze względu na ciągłość systemu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego i dotychczasowe doświadczenia osób prowadzących nadzór w tym zakresie, co do zasady skróceniu powinien ulec czas na załatwienie sprawy.				
9. Wpływ na rynek pracy				
Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.				
10. Wpływ na pozostałe obszary				
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie		
Omówienie wpływu	Brak wpływu niniejszej nowelizacji na inne obszary.			
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego				
Z uwagi na fakt, iż KPKJ został wprowadzony rozporządzeniem, stanowiącym akt wykonawczy, na gruncie legislacyjnym nie jest planowane dalsze wykonanie KPKJ. W sferze funkcjonowania podmiotów istnieje możliwość wprowadzenia regulacji wykonawczych w postaci wewnętrznych instrukcji.				
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?				
Ewaluacja efektów zostanie przeprowadzona po 3 latach od wprowadzenia nowelizacji. Jako mierniki weryfikujące zastosowane zostaną: a) zestawienie liczby podmiotów nadzorowanych; b) zestawienie zawartych w protokołach kontroli liczby stwierdzonych poważnych uchybień; c) zestawienie liczby kandydatów na audytorów krajowych i wewnętrznych kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.				
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)				
Brak załączników.				

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie procedury konkursowej podziału ograniczonych praw przewozowych

Na podstawie art. 191 ust. 23 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa procedurę konkursową podziału ograniczonych praw przewozowych zawierającą:

- 1) zakres informacji o wpłynięciu wniosku o wydanie upoważnienia w procedurze konkursowej podlegającej ogłoszeniu oraz sposób jej ogłaszania;
- 2) sposób przeprowadzania procedury konkursowej;
- 3) zakres dodatkowych informacji, jakie powinien zawierać wniosek o wydanie upoważnienia w procedurze konkursowej oraz dokumenty, jakie powinny być dołączone do tego wniosku.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 3. 1. Prezes Urzędu publikuje niezwłocznie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego informację o wpłynięciu wniosku o wydanie upoważnienia wszczynającego postępowanie administracyjne, którego przedmiotem jest podział ograniczonych praw przewozowych, o których mowa w art. 191 ust. 16 ustawy.

2. W informacji określa się:

- 1) nazwę i siedzibę przewoźnika lotniczego, który złożył wniosek o wydanie upoważnienia;
- 2) ograniczone prawa przewozowe będące przedmiotem postępowania;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

- 3) pouczenie o możliwości składania wniosków przez innych przewoźników lotniczych ze wskazaniem miejsca i terminu składania wniosków o wydanie upoważnienia, elementów wniosku i wykazu dokumentów, które powinny być dołączone do wniosku;
- 4) kryteria przyznawania ograniczonych praw przewozowych.

§ 4. Wniosek, o wydanie upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 16 ustawy, powinien zawierać informacje, o których mowa w art. 192 ust. 3 ustawy oraz informacje dotyczące:

- 1) nazwy wnioskującego przewoźnika lotniczego oraz adresu jego siedziby;
- 2) daty planowanego rozpoczęcia przewozów lotniczych i planowanego okresu ich wykonywania;
- 3) charakteru przewozów (całoroczne albo sezonowe oraz bezpośrednio albo z przesiadką);
- 4) przewidywanego czasu trwania przelotu na trasach ujętych we wniosku;
- 5) powiązania przewozów lotniczych objętych wnioskiem z istniejącą siatką połączeń wnioskującego przewoźnika lotniczego lub siatką połączeń innych przewoźników lotniczych;
- 6) maksymalnej liczby miejsc pasażerskich, w przypadku przewozu pasażerów, lub ładowności, w przypadku przewozu towaru lub poczty, statku powietrznego planowanego do wykonywania przewozów;
- 7) sposobu dystrybucji miejsc pasażerskich, w przypadku przewozu pasażerów, lub pojemności statku powietrznego, w przypadku przewozu towarów lub poczty (w tym możliwości obsługi w zakresie sprzedaży przewozów lotniczych objętych wnioskiem w języku polskim);
- 8) zamiaru wykonywania przewozów lotniczych objętych wnioskiem przy użyciu statku powietrznego użytkowanego przez wnioskującego przewoźnika lotniczego na podstawie umowy dotyczącej eksploatacji trasy przy użyciu wynajętego statku powietrznego z załogą;
- 9) wysokości wcześniej poniesionych nakładów na rozwój połączenia do innego państwa, jeżeli zostały poniesione, w związku z wykonywaniem przewozów regularnych lub nieregularnych na danej trasie.

§ 5. Poza dokumentami, o których mowa w art. 192 ust. 4 ustawy, do wniosku, o którym mowa w § 3 dołącza się:

- 1) kopię Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC) i związane z nim Specyfikacje Operacyjne wydane wnioskującemu przewoźnikowi lotniczemu przez odpowiedni organ władzy lotniczej państwa jego rejestracji;
- 2) potwierdzenie uiszczenia opłaty lotniczej, o której mowa w art. 26a ust. 1 pkt 4 ustawy;
- 3) kopię umowy zawartej z innym przewoźnikiem lotniczym dotyczącej obsługi trasy przy użyciu wynajętego statku powietrznego wraz z załogą – w przypadku planowanego wykonywania przewozów lotniczych na podstawie takiej umowy;
- 4) aktualne wewnętrzne sprawozdanie zarządcze oraz, gdy są dostępne, sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy wraz ze sprawozdaniem z badania, jeżeli obowiązek badania sprawozdania finansowego wynika z przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych dotyczących sprawozdań finansowych.

§ 6. Dokumenty oraz informacje, o których mowa w § 4 i 5, co do których wnioskujący zastrzegł, iż stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2018 r. poz. 419), nie są udostępnione pozostałym stronom postępowania administracyjnego.

§ 7. 1. Wnioski o wydanie upoważnienia w zakresie spełnienia kryteriów określonych w art. 191 ust. 17 ustawy oceniane są przez Zespół powołany przez Prezesa Urzędu spośród pracowników Urzędu. Skład Zespołu, tryb jego działania i zadania określa decyzja Prezesa Urzędu.

2. Po dokonaniu oceny wniosków, o której mowa w ust. 1, Zespół sporządza protokół, który dołączany jest do akt postępowania w sprawie podziału ograniczonych praw przewozowych.

§ 8. Prezes Urzędu publikuje niezwłocznie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego informację o wydanym upoważnieniu, o którym mowa w art. 191 ust. 16 ustawy, ze wskazaniem przewoźników lotniczych, którym przyznano albo omówiono przyznania ograniczonych praw przewozowych.

§ 9. W sprawach nieuregulowanych niniejszym rozporządzeniem zastosowanie mają przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

§ 10. 1. Do procedur konkursowych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, a także do udzielenia upoważnień na podstawie wyników tych konkursów stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

2. Dokumenty oraz informacje złożone w procedurach konkursowych, o których mowa w ust. 1, w trybie przepisów dotychczasowych podlegają uzupełnieniu w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie procedury konkursowej określającej szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1443 oraz z 2018 r. poz. 61), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

UZASADNIENIE

Przedmiotowa regulacja stanowi wykonanie przepisu art.191 ust. 23 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”.

Rozporządzenie zastąpi dotychczasowe rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie procedury konkursowej określającej szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1443 oraz z 2018 r. poz. 61) i jest efektem zmiany przepisów ustawy – Prawo lotnicze w zakresie przyznawania ograniczonych praw przewozowych.

Projekt rozporządzenia umożliwia wykonanie przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 847/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi (Dz. Urz. UE 157 z 30.04.2004, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 8 str. 193).

Zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 847/2004, jeżeli państwo członkowskie UE zawiera umowę lub wprowadza zmiany do umowy lub jej załączników, które przewidują ograniczenia w korzystaniu z praw przewozowych lub w liczbie wspólnotowych przewoźników lotniczych, kwalifikujących się, by być wyznaczonymi do korzystania z praw przewozowych, dane państwo członkowskie zapewnia podział praw przewozowych między kwalifikującymi się wspólnotowymi przewoźnikami lotniczymi, na podstawie niedyskryminującej i przejrzystej procedury. Następnie, zgodnie z art. 6 ww. rozporządzenia, państwo członkowskie UE bezzwłocznie informuje Komisję Europejską w sprawie procedur. Komisja zapewnia, aby procedury te zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym UE w ciągu 8 tygodni od ich otrzymania. Wszelkie nowe procedury i zmiany do nich są zgłaszane KE najpóźniej 8 tygodni przed ich wejściem w życie, aby KE mogła zapewnić ich publikację w Dzienniku Urzędowym UE w tym okresie.

Zaproponowane regulacje są efektem zmiany systemowej sposobu dystrybucji ograniczonych praw przewozowych, bowiem obecnie obowiązujący system w dotychczasowej praktyce przeprowadzania konkursów okazał się być zbyt skomplikowany, a obowiązujące przepisy stwarzają wiele problemów interpretacyjnych.

Rozwiązania szczegółowe zawarte w projekcie:

W § 1 projektu określony został zakres rozporządzenia zgodnie z art. 191 ust. 23 ustawy Prawo lotnicze – procedurę konkursową podziału ograniczonych praw przewozowych zawierającą zakres informacji o wpłynięciu wniosku o wydanie upoważnienia, oraz sposób jej ogłoszenia, sposób przeprowadzania procedury konkursowej, zakres dodatkowych informacji, jakie powinien zawierać wniosek o wydanie upoważnienia w procedurze konkursowej oraz dokumenty jakie muszą być dołączone do wniosku.

W § 2 projektu rozporządzenia wskazano słowniczek pojęć na potrzeby niniejszego rozporządzenia.

W § 3 projektu rozporządzenia wskazano sposób publikacji w Biuletynie Informacji Publicznej ULC informacji o wpłynięciu wniosku oraz elementy tej informacji. Uzasadnieniem tej regulacji jest konieczność powiadomienia innych zainteresowanych przewoźników lotniczych o wpłynięciu wniosku i wskazanie możliwości składania wniosków o wydanie upoważnień, tak by zapewnić przejrzyste, obiektywne i transparentne procedury podziału ograniczonych praw przewozowych.

W § 4 i § 5 projektu wskazano elementy wniosku o wydanie upoważnienia w przypadku ograniczonych praw przewozowych oraz wymagane dokumenty. Informacje zawarte we wniosku oraz dokumenty będą stanowić podstawę do oceny spełniania przez przewoźników kryteriów podziału ograniczonych praw przewozowych, o których mowa w art. 191 ust. 17 ustawy.

W § 6 projektu przewidziano dla wnioskującego możliwość złożenia zastrzeżenia, iż wskazane przez niego informacje lub dokumenty stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa i w związku z tym nie będą udostępniane pozostałym stronom postępowania administracyjnego. Przepis ten zaproponowano z uwagi na fakt, iż stronami postępowania w zaproponowanej zmienionej procedurze będą wszyscy przewoźnicy, którzy złożą wnioski o wydanie upoważnienia i jako strony postępowania mają możliwość zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 127 oraz z 2018 r. poz. 149 i 650), wglądu do akt sprawy na każdym etapie postępowania.

W § 7 projektu wskazano delegację do powołania przez Prezesa Urzędu Zespołu ds. oceny wniosków pod kątem spełniania przez przewoźnika kryteriów wskazanych w art. 191 ust. 17 ustawy. W ocenie projektodawcy zachodzi konieczność powołania zespołu ze względu na wagę decyzji, jaką jest podział ograniczonych praw przewozowych. Skład

zespołu, tryb jego działania oraz zadania zostaną określone w decyzji Prezesa Urzędu. Protokół sporządzany przez Zespół będzie dołączany o akt postępowania w sprawie podziału ograniczonych praw przewozowych.

W § 8 projektu, w celu zapewnienia przejrzystości postępowania, wskazano obowiązek opublikowania w Biuletynie Informacji Publicznej informacji o wydanej decyzji, ze wskazaniem przewoźników, którym przyznano lub odmówiono przyznania ograniczonych praw przewozowych.

W § 9 projektu, w celu uniknięcia ewentualnym problemom interpretacyjnym związanym ze stosowaniem przepisów rozporządzenia, wskazano, że w sprawach nieuregulowanych rozporządzeniem stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

W § 10 projektu określony został termin wejścia w życie rozporządzenia. Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), zatem nie podlega ono notyfikacji.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 oraz z 2018 r. poz. 1000) należy podnieść, że projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Na podstawie § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej. Wszelkie nowe procedury i zmiany do nich są zgłaszane Komisji Europejskiej najpóźniej 8 tygodni przed ich wejściem w życie, aby Komisja Europejska mogła zapewnić ich publikację w Dzienniku

Urzędowym UE w tym okresie. W związku z powyższym niezbędne będzie przekazanie Komisji Europejskiej nowego rozporządzenia celem publikacji w Dzienniku Urzędowym UE.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie procedury konkursowej podziału ograniczonych praw przewozowych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w MI Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: art. 191 ust. 23 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm. ...) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem wydania rozporządzenia jest opracowanie procedury, która ze względu na zaproponowane zmiany ustawy Prawo lotnicze zastąpi obecnie obowiązującą procedurę dystrybucji ograniczonych praw przewozowych. Projekt rozporządzenia umożliwia wykonanie przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 847/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi (Dz. Urz. UE 157 z 30.04.2004, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 8 str. 193). Zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 847/2004, jeżeli państwo członkowskie UE zawiera umowę lub wprowadza zmiany do umowy lub jej załączników, które przewidują ograniczenia w korzystaniu z praw przewozowych lub w liczbie wspólnotowych przewoźników lotniczych, kwalifikujących się, by być wyznaczonymi do korzystania z praw przewozowych, dane państwo członkowskie zapewnia podział praw przewozowych między kwalifikującymi się wspólnotowymi przewoźnikami lotniczymi, na podstawie niedyskryminującej i przejrzystej procedury. Nowe rozporządzenie będzie musiało zostać przekazane do KE celem publikacji w Dzienniku Urzędowym UE.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Zaproponowane regulacje są efektem zmiany systemowej sposobu dystrybucji ograniczonych praw przewozowych, bowiem obecnie obowiązujący system w dotychczasowej praktyce przeprowadzania konkursów okazał się być zbyt skomplikowany, a obowiązujące przepisy stwarzają wiele problemów interpretacyjnych. Oczekuje się, że zaproponowane rozwiązania ułatwią przeprowadzanie konkursów i będą bardziej przejrzyste i mniej skomplikowane dla uczestników postępowania oraz organu prowadzącego postępowanie.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 847/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi, każde państwo członkowskie UE opracowało i przekazało KE do publikacji w Dzienniku Urzędowym UE swoją procedurę podziału ograniczonych praw przewozowych. Większość procedur zawiera takie elementy jak: zawartość wniosku o wydanie zezwolenia/upoważnienia, wykaz dokumentów dołączanych do wniosku oraz kryteria przyznawania ograniczonych praw przewozowych. Jednakże procedury różnią się stopniem szczegółowości. Każde państwo członkowskie ma ponadto obowiązek przekazywania do KE do publikacji zmienianej procedury celem publikacji w Dzienniku Urzędowym UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Polscy przewoźnicy lotniczy oraz przewoźnicy unijni wykonujący regularne przewozy do/z Polski	6 polskich posiadających koncesję do wykonywania przewozów regularnych i ok. 22 unijnych	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Zapewnienie przejrzystości informacji związanych z warunkami i sposobem udzielania im upoważnień w przypadku ograniczonych praw przewozowych.
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1		Umożliwienie skutecznego wypełniania obowiązków wynikających z przepisów ustawy Prawo lotnicze

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Przed rozpoczęciem prac nad przedmiotowym rozporządzeniem nie prowadzono konsultacji w zakresie kwestii podlegających zmianom legislacyjnym.

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Aircraft Management and Consulting sp. z o.o.;
2. BARIP;
3. Blue Jet sp. z o.o.;
4. Centrum Usług Logistycznych na lotnisku Warszawa Babice;
5. Enter Air sp. z o.o.;
6. Eurolot S. A.;
7. Flyjet sp. z o.o.;
8. General Aviation Services sp. z o.o.;
9. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.
10. HELICOPTER. PL S.A.;
11. Husair sp. z o.o.;
12. IATA Polska;
13. IBCOL Polska sp. z o.o.;
14. Ibex – U.L. sp. z o.o.;
15. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej PIB;
16. Krajowa Rada Lotnictwa;
17. Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco” sp. z o.o.;
18. Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin sp. z o.o.;
19. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o.
20. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
21. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
22. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
23. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
24. Polskie Linie Lotnicze LOT S. A.;
25. Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.;
26. Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.;
27. Port Lotniczy Lublin S.A.;
28. Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.;
29. Port Lotniczy Poznań - Ławica Sp. z o.o.;
30. Port Lotniczy Radom S.A.;
31. Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka Sp. z o.o.;
32. Port Lotniczy Szczecin – Goleniów Sp. z o.o.
33. Port Lotniczy Wrocław S.A.;
34. Port Lotniczy Zielona Góra Babimost;
35. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
36. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
37. Royal-Star sp. z o.o.;
38. Salt Aviation sp. z o.o.;
39. SKY TAXI sp. z o.o.;
40. Small Planet Airlines sp. z o.o.;
41. Sprintair Cargo sp. z o.o.;
42. Sprintair S.A.;
43. SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
44. Travel Service Polska sp. z o.o.;

45. Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
46. Związek Rzemiosła Polskiego;
47. Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;
48. Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie;
49. Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych;
50. Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego;
51. Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Brak wpływu na sektor finansów publicznych. Przepisy rozporządzenia stanowią wykonanie przepisów ustawy Prawo lotnicze.											

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2015 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa							

	domowe	
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przepisy rozporządzenia nie wywołają skutków w ujęciu pieniężnym oraz niepieniężnym w odniesieniu do przedsiębiorców oraz do rodziny, obywateli i gospodarstw domowych.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☒ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
Komentarz: Zmniejszeniu ulegnie liczba informacji i dokumentów wymaganych w postępowaniu.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Przepisy rozporządzenia nie wpłyną na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Bez wpływu	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planowana zmiana powinna zostać wdrożona niezwłocznie po wejściu w życie procedowanej zmiany ustawy Praw lotnicze, tak by zachować spójność z jej przepisami.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Specyfika wdrażanych przepisów uniemożliwia zastosowanie mierników.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie zezwoleń związanych z przewozem lotniczym

Na podstawie art. 202 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki udzielania przewoźnikom lotniczym z państw trzecich zezwoleń związanych z przewozem lotniczym, o których mowa w art. 193 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 3. Prezes Urzędu wydaje przewoźnikowi lotniczemu z państwa trzeciego zezwolenia na:

- 1) wykonywanie regularnego przewozu lotniczego, zwane dalej „zezwoleniami eksploatacyjnymi”;
- 2) wykonanie jednej lub więcej serii nieregularnych lotów handlowych z lądowaniem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wykonywanych w jednym sezonie rozkładowym, zwane dalej „zezwoleniami ogólnymi”;
- 3) wykonanie jednego lub kilku, nie więcej jednak niż 9, nieregularnych lotów handlowych, zwane dalej „zezwoleniami pojedynczymi”.

§ 4. Warunkiem udzielenia zezwolenia w przypadku przewozów lotniczych obejmujących nie więcej niż 9 nieregularnych lotów handlowych z lądowaniem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej niecierpiących zwłoki, uzasadnionych interesem publicznym lub społecznym jest przedłożenie Prezesowi Urzędu kopii oświadczenia przedstawiciela podmiotu zainteresowanego wnioskowanym przewozem, uzasadniającego interes publiczny lub społeczny związany z tym przewozem.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

§ 5. Podając informacje dotyczące oferowanej zdolności przewozowej i częstotliwości lotów, o których mowa w art. 194 ust. 3 pkt 3 ustawy, należy określić:

- 1) maksymalną liczbę miejsc pasażerskich – w przypadku przewozów pasażerów, lub maksymalną masę startową (MTOM) statku powietrznego – w przypadku przewozów towarów;
- 2) trasy, dni i czasy operacji w portach lotniczych;
- 3) numery lotów.

§ 6. W przypadku gdy certyfikat przewoźnika lotniczego nie zawiera informacji o statku powietrznym wskazanym we wniosku o udzielenie zezwolenia, warunkiem jego udzielania jest przedłożenie Prezesowi Urzędu kopii umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu wynajętego statku powietrznego wraz z załogą.

§ 7. Prezes Urzędu, na potrzeby ustalenia spełniania przez przewoźnika lotniczego warunków określonych w art. 195 ust. 1 pkt 3 ustawy, może żądać:

- 1) wskazania nazwy podmiotu, który ma zapewnić obsługę naziemną w polskim porcie lotniczym;
- 2) potwierdzenia czasu operacji przez koordynatora rozkładów lotów – w przypadku przewozu planowanego do lub z portu lotniczego znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej objętego koordynacją rozkładów lotów.

§ 8. W przypadku gdy wydane zezwolenie pojedyncze lub ogólne nie mogło być wykorzystane w terminie w nim określonym, przewoźnik lotniczy może wykonać nieregularny handlowy przewóz lotniczy w ciągu 2 następnych dni kalendarzowych liczonych od dnia planowanego przewozu, jeżeli spełnia łącznie następujące warunki:

- 1) zgłosił nowy plan lotu instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego;
- 2) posiada ważne dokumenty, o których mowa w art. 194 ust. 5 pkt 3, 4 i 6–8 ustawy, na okres planowanego wykonania przewozu lotniczego;
- 3) uzyskał zapewnienie obsługi naziemnej w polskim porcie lotniczym;
- 4) uzyskał potwierdzenie czasu operacji przez koordynatora rozkładów lotów – w przypadku planowanego przewozu do portu lotniczego znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej objętego koordynacją rozkładów lotów.

§ 9. Zezwolenia pojedyncze, ogólne i eksploatacyjne, wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 10. Do spraw wszczętych i niezakończonych w przedmiocie wydania zezwolenia, o którym mowa w § 3, stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 czerwca 2013 r. w sprawie zezwoleń związanych z przewozem lotniczym (Dz. U. poz. 719), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

UZASADNIENIE

Przedmiotowa regulacja stanowi wykonanie przepisu art. 202 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629, 1637 i ...), dalej „ustawa Prawo lotnicze”.

Rozporządzenie zastąpi dotychczasowe rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 czerwca 2013 r. w sprawie zezwoleń związanych z przewozem lotniczym i jest efektem zmiany obecnie obowiązującej delegacji z art. 202 pkt 1 ustawy Prawo lotnicze, z której usunięte zostały regulacje dotyczące upoważnień i wyznaczeń.

Rozwiązania szczegółowe zawarte w projekcie:

W § 1 projektu określony został zakres rozporządzenia zgodnie z art. 202 ustawy Prawo lotnicze.

W § 2 projektu rozporządzenia wskazano słowniczek pojęć na potrzeby niniejszego rozporządzenia.

W § 3 projektu rozporządzenia wskazano rodzaje wydawanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, przewoźnikom z państw trzecich zezwoleń związanych z przewozem lotniczym.

W § 4 projektu określono warunek udzielenia zezwolenia w przypadkach niecierpiących zwłoki uzasadnionych interesem publicznym lub społecznym np. przewóz lotniczy na mecz piłkarski, koncert, a dotyczących przewozów, o których mowa w art. 194 ust. 2 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze.

W § 5 projektu doprecyzowano informacje, jakie muszą być podane w odniesieniu do oferowanej zdolności przewozowej i częstotliwości lotów, o których mowa w art. 194 ust. 3 pkt 3 ustawy – Prawo lotnicze.

W § 6 projektu określono warunek udzielenia zezwolenia w przypadku, gdy certyfikat przewoźnika nie zawiera informacji o statku powietrznym wskazanym we wniosku o udzielenie zezwolenia.

W § 7 projektu doprecyzowano informacje, jakich może żądać Prezes Urzędu na potrzeby ustalenia spełniania przez przewoźnika warunków określonych w art. 195 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze.

W § 8 projektu przewidziano warunki wykonania przewozu w sytuacji, gdy nie wydane zezwolenie pojedyncze lub ogólne nie mogłoby zostać wykorzystane w terminie w nim określonym. Regulacja ta ma na celu zapewnienie możliwości wykorzystania zezwolenia w sytuacji przesunięcia godziny, niewielkiej zmiany terminu przewozu, co zdarza się z przyczyn niezależnych od przewoźnika.

W § 9 projektu zawarto przepis przejściowy mający na celu zachowanie ważności zezwoleń wydanych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia – na okres, na jaki zostały wydane. Projektodawca miał na celu zapewnienie stabilności na rynku lotniczym.

W § 10 projektu określony został termin wejścia w życie rozporządzenia. Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), zatem nie podlega ono notyfikacji.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 oraz z 2018 r. poz. 1000) należy podnieść, że projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Na podstawie § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zezwoleń związanych z przewozem lotniczym Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (Magdalena.Porzycka@mib.gov.pl)	Data sporządzenia 23.07.2018 r. Źródło: art. 202 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych MI

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem wydania rozporządzenia jest szczegółowe uregulowanie warunków i sposobu udzielania przewoźnikom z państwa trzeciego zezwoleń związanych z przewozem lotniczym. Konieczność wydania rozporządzenia wiąże się ze zmianami w uregulowaniach ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, w tym zmianie obecnie obowiązującej delegacji z art. 202 pkt 1 ustawy Prawo lotnicze, z której usunięte zostały regulacje dotyczące upoważnień i wyznaczeń.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Zaproponowane rozwiązania są powtórzeniem obecnie obowiązujących w zakresie warunków i sposobu udzielania przewoźnikom z państw trzecich zezwoleń związanych z przewozem lotniczym. Z uwagi zaproponowane zmiany ustawy Prawo lotnicze związane m.in. z potrzebą dostosowania wymagań krajowych do przepisów UE oraz do wynikających wniosków z wyroku Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 18 marca 2014 r. w sprawie C-628/11 International Jet Management, wymóg uzyskania zezwolenia na wykonanie przewozu lotniczego dotyczyć będzie tylko przewoźników z państw trzecich. Jednakże zachodzi konieczność określenia warunków i sposobu udzielania zezwoleń, tak by zachować jednolitość w stosowaniu przepisów dla wszystkich podmiotów z państw trzecich planujących wykonywanie przewozów lotniczych do/z RP.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zasadnicze regulacje dotyczące wydawania zezwoleń na wykonywanie przewozów lotniczych zawarte są w ustawie Prawo lotnicze i zbliżone są obowiązujących w innych państwach UE. Przepisy projektowanego rozporządzenia określają szczegółowe warunki i sposób udzielania zezwoleń.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy lotniczy z państw trzecich	Ok. 30 aktualnie wykonujących przewozy lotnicze do/z RP	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Zapewnienie przejrzystości informacji związanych z warunkami i sposobem udzielania im zezwoleń na wykonywanie przewozów lotniczych.
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	1	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Zgłaszanie przez przewoźników lotniczych planów lotów.
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1		Umożliwienie skutecznego wypełniania obowiązków wynikających z przepisów ustawy Prawo lotnicze

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Przed rozpoczęciem prac nad przedmiotowym rozporządzeniem nie prowadzono konsultacji w zakresie kwestii podlegających zmianom legislacyjnym.

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Aircraft Management and Consulting sp. z o.o.;
2. BARIP;

3. Blue Jet sp. z o.o.;
4. Centrum Usług Logistycznych na lotnisku Warszawa Babice;
5. Enter Air sp. z o.o.;
6. Eurolot S. A.;
7. Flyjet sp. z o.o.;
8. General Aviation Services sp. z o.o.;
9. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.
10. HELICOPTER. PL S.A.;
11. Husair sp. z o.o.;
12. IATA Polska;
13. IBCOL Polska sp. z o.o.;
14. Ibex – U.L. sp. z o.o.;
15. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej PIB;
16. Krajowa Rada Lotnictwa;
17. Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco” sp. z o.o.;
18. Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin sp. z o.o.;
19. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków - Balice Sp. z o.o.
20. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
21. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
22. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
23. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
24. Polskie Linie Lotnicze LOT S. A.;
25. Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.;
26. Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.;
27. Port Lotniczy Lublin S.A.;
28. Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.;
29. Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o.;
30. Port Lotniczy Radom S.A.;
31. Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka Sp. z o.o.;
32. Port Lotniczy Szczecin - Goleniów Sp. z o.o.
33. Port Lotniczy Wrocław S.A.;
34. Port Lotniczy Zielona Góra Babimost;
35. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
36. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
37. Royal-Star sp. z o.o.;
38. Salt Aviation sp. z o.o.;
39. SKY TAXI sp. z o.o.;
40. Small Planet Airlines sp. z o.o.;
41. Sprintair Cargo sp. z o.o.;
42. Sprintair S.A.;
43. SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
44. Travel Service Polska sp. z o.o.;
45. Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
46. Związek Rzemiosła Polskiego;
47. Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;
48. Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie;
49. Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych;
50. Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego;
51. Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Brak wpływu na sektor finansów publicznych. Przepisy rozporządzenia stanowią wykonanie przepisów ustawy Prawo lotnicze.										
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2015 r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
Niemierzalne												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Przepisy rozporządzenia nie wywołają skutków w ujęciu pieniężnym oraz niepieniężnym w odniesieniu do przedsiębiorców oraz do rodziny, obywateli i gospodarstw domowych.										
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu												
☐ nie dotyczy												
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).						☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy						
☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☒ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:						☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:						

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
Komentarz: Rozporządzenie jest powtórzeniem obecnie obowiązujących wymogów, jednakże kontekście zmiany delegacji ustawowej przez wykreślenie z niej regulacji dotyczących upoważnień i wyznaczeni (wydawanych przewoźnikom polskim) w projektowanym rozporządzeniu zmniejszeniu ulegnie liczba dokumentów wymaganych od polskich przewoźników lotniczych, bowiem w aktualnym zakresie rozporządzenie obowiązywać będzie tylko przewoźników z państw trzecich. W związku z tym w tym kontekście zmniejszeniu ulegnie również liczba procedur.			
9. Wpływ na rynek pracy			
Przepisy rozporządzenia nie wpłyną na rynek pracy.			
10. Wpływ na pozostałe obszary			
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:		☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ informatyzacja ☐ zdrowie	
Omówienie wpływu		Bez wpływu	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego			
Planowana zmiana powinna zostać wdrożona niezwłocznie po wejściu w życie procedowanej zmiany ustawy Praw lotnicze, tak by zachować spójność z jej przepisami.			
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?			
Specyfika wdrażanych przepisów uniemożliwia zastosowanie mierników.			
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)			
Brak.			