

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo lotnicze¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) odnośnik nr 1 do tytułu ustawy otrzymuje brzmienie:

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

- 1) dyrektywy Rady 89/629/EWG z dnia 4 grudnia 1989 r. w sprawie ograniczenia emisji hałasu z cywilnych poddźwiękowych samolotów odrzutowych (Dz. Urz. WE L 363 z 13.12.1989, str. 27; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 284),
- 2) dyrektywy Rady 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 21; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, str. 270),

- 3) dyrektywy Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 319 z 12.12.1994, str. 14; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 224),
- 4) dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 272 z 25.10.1996, str. 36, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 496, z późn. zm.),
- 5) dyrektywy Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotyczącej Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IATA) (Dz. Urz. WE L 302 z 01.12.2000, str. 57; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 75),
- 6) dyrektywy 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 85 z 28.03.2002, str. 40, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 6, str. 96, z późn. zm.),

- 7) dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. UE L 167 z 04.07.2003, str. 23; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 331),
- 8) dyrektywy 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotyczącej niektórych aspektów organizacji czasu pracy (Dz. Urz. UE L 299 z 18.11.2003, str. 9; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 381),
- 9) dyrektywy 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 143 z 30.04.2004, str. 76, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 182, z późn. zm.),
- 10) dyrektywy 2004/82/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (Dz. Urz. UE L 261 z 06.08.2004, str. 24; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 19, t. 7, str. 74, z późn. zm.),
- 11) dyrektywy 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego (Dz. Urz. UE L 114/22 z 27.04.2006, str. 22),
- 12) dyrektywy 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom I załącz-

nika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 r.) (Dz. Urz. UE L 374 z 27.12.2006, str. 1 – 4),

- 13) dyrektywy 2004/82/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (Dz. Urz. UE L 261 z 06.08.2004).”;

2) w art. 1:

- a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

- b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Przepisów prawa lotniczego nie stosuje się do lotnictwa państwowego, z wyjątkiem przepisów art. 1 ust. 6 i 7, art. 2 – 10, art. 12, art. 14, art. 33, art. 35 ust. 2, art. 43 i 44, art. 60, art. 74, art. 76 ust. 2, art. 89, art. 92, art. 119 – 126, art. 128, art. 130, art. 133, art. 140, art. 140a – 140d, art. 149 i 150 ustawy, z zastrzeżeniem ust. 5.”;

3) w art. 2:

- a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

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

lub nawodnego ruchu statków powietrznych, ujęty w ewidencji lądowisk;”,

b) po pkt 9 dodaje się pkt 9a i 9b w brzmieniu:

„9a) lotem handlowym oferowanym niepublicznie jest nieregularny lot handlowy niedostępny, w sposób bezpośredni lub pośredni, w ofercie publicznej oraz realizowany wyłącznie na rzecz zamawiającego i na trasie przez niego ustalonej;

9b) lotem lokalnym jest lot rozpoczynający się i kończący w tym samym miejscu, wykonywany bez międzylądowania;”,

c) w pkt 18 lit. b otrzymuje brzmienie:

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

d) dodaje się pkt 20 i 21 w brzmieniu:

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

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

b) zniszczeniu statku powietrznego albo spowodowaniu jego uszkodzeń, które uniemożliwiają lot lub mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa tego statku,

- c) umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego przedmiotu, urządzenia lub substancji, które mogą zagrozić zdrowiu lub życiu pasażerów lub załogi, lub zniszczyć statek powietrzny albo spowodować jego uszkodzenia, mogące uniemożliwić jego lot lub stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa tego statku w czasie lotu,
- d) porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza,
- e) zniszczeniu albo uszkodzeniu urządzeń naziemnych lub pokładowych, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy przeciwko osobie obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,
- f) przekazaniu nieprawdziwej informacji, która powoduje zagrożenie osób i mienia w komunikacji lotniczej,
- g) zniszczeniu albo poważnym uszkodzeniu urządzeń na lotnisku, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy przeciwko osobie obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub funkcjonowania lotniska lub

zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

21) służbą ochrony lotniska jest:

a) w portach lotniczych – wewnętrzna służba ochrony,

b) na pozostałych lotniskach – wewnętrzna służba ochrony albo specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna

– działające na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708) realizujące zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego i podlegające zarządzającemu lotniskiem.”;

4) w art. 16 po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, może opracować, w drodze rozporządzenia, wykaz inwestycji celu publicznego w rozumieniu przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w zakresie budowy lub przebudowy lotniska lub lądowiska, mając na uwadze istniejące programy, strategie i decyzje w zakresie polityki transportowej oraz potrzeby podmiotów zakładających, rozbudowujących lub przebudowujących lotniska lub lądowiska.

3b. Wykaz, o którym mowa w ust. 3a, stanowi podstawę do wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego zgodnie z przepisami ustawy wskazanej w ust. 1.”;

5) w art. 17 w ust. 13 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) lekarze specjaliści z zakresu medycyny lotniczej, medycyny transportu lub medycyny sądowej.”;

6) w art. 21:

a) w ust. 2:

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

– pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) sprawowanie nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych;”;

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

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

– pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) współpraca z organami, którym podlega lotnictwo państwowe, oraz innymi jednostkami organizacyjnymi, w szczególności w zakresie zarządzania ruchem lotniczym oraz zabezpieczenia i obsługi ruchu lotniczego, a także

zapewniania służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego;”,

– uchyla się pkt 14,

b) w ust. 2a dodaje się pkt 25 – 38 w brzmieniu:

„25) nr 488/2005/WE z dnia 21 marca 2005 r. dotyczącym honorariów i opłat pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. Urz. UE L 81 z 30.03.2005, str. 7);

26) nr 2096/2005/WE z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewnienia służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 335 z 21.12.2005, str. 13);

27) nr 2111/2005/WE 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 uchylającym art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 344 z 27.12.2005, str. 15);

28) nr 2150/2005/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiającym wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 342 z 24.12.2005, str. 20);

29) nr 473/2006/WE z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiającym przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określone w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parla-

mentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 84 z 23.03.2006, str. 8);

- 30) nr 474/2006/WE z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiającym wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 84 z 23.03.2006, str. 14);
- 31) nr 730/2006/WE z dnia 11 maja 2006 r. w sprawie klasyfikacji przestrzeni powietrznej i możliwości wykonywania lotów z widocznością w przestrzeni powietrznej powyżej poziomu lotu FL 195 (Dz. Urz. UE L 128 z 16.05.2006, str. 3);
- 32) nr 736/2006/WE z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. Urz. UE L 129 z 17.05.2006, str. 10);
- 33) nr 768/2006/WE z dnia 19 maja 2006 r. wprowadzającym w życie dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/36/WE w zakresie zbierania i wymiany informacji na temat bezpieczeństwa statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty oraz zarządzania systemem informacyjnym (Dz. Urz. UE L 134 z 20.05.2006, str. 16);
- 34) nr 1032/2006/WE z dnia 6 lipca 2006 r. ustanawiającym 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);

- 35) nr 1033/2006/WE z dnia 4 lipca 2006 r. ustanawiającym wymogi dla procedur w zakresie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 186 z 07.07.2006, str. 46);
- 36) nr 1107/2006/WE z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz. Urz. UE L 204 z 26.07.2006, str. 1);
- 37) nr 1794/2006/WE z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającym wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 341 z 07.12.2006, str. 3);
- 38) nr 633/2007/WE 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).”;

7) art. 22a otrzymuje brzmienie:

„Art. 22a. Wydatki na dofinansowanie zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa działalności lotniczej i nadzoru w tym zakresie, dofinansowanie obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 183 i 197, oraz wydatki Urzędu ustala się w ustawie budżetowej do wysokości planowanych wpływów

z opłat, o których mowa w art. 25 ust. 1, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych, w tym przepisów prawa Unii Europejskiej, oraz wpływów z realizacji przez Urząd umów międzynarodowych.”;

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

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

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

1) szczegółowe warunki i tryb oraz kryteria rozdziału środków budżetowych przeznaczonych na dofinansowanie:

a) zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa działalności lotniczej i nadzoru w tym zakresie, o którym mowa w art. 22b,

b) obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 183 i 197;

2) dokumenty, które należy dołączyć do wniosku o dofinansowanie;

- 3) terminy składania i rozpatrywania wniosków o dofinansowanie;
- 4) wzór wniosku o dofinansowanie;
- 5) szczegółowe warunki i tryb przekazywania i rozliczania dofinansowania.”;

9) w art. 24:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W Urzędzie działa Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Naczelnym Lekarzem”, powoływany i odwoływany przez Prezesa Urzędu, spośród lekarzy będących specjalistami z zakresu medycyny lotniczej lub medycyny transportu z doświadczeniem z zakresu medycyny lotniczej.”,

b) uchyla się ust. 3 i 4;

10) art. 25 otrzymuje brzmienie:

„Art. 25. 1. Opłacie lotniczej podlegają:

- 1) prowadzone przez Prezesa Urzędu czynności związane z nadzorem nad lotnictwem cywilnym oraz wykonywane w ramach porozumień międzynarodowych, w tym:
 - a) czynności w celu wydania koncesji, zezwoleń, licencji, certyfikatów, wyznaczeń, upoważnień, świadectw, zaświadczeń oraz innych dokumentów określonych w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych,

- b) sprawowanie nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej,
 - c) sprawowanie nadzoru nad eksploatacją lotnisk i lądowisk oraz działalnością zarządzających lotniskami,
 - d) sprawowanie nadzoru nad prowadzeniem innej działalności lotniczej niż wymieniona w lit. b i c,
- 2) wydawane przez Prezesa Urzędu koncesje, zezwolenia, licencje, certyfikaty, świadectwa i inne dokumenty określone w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych,
 - 3) wydawane przez Prezesa Urzędu zaświadczenia,
 - 4) przeprowadzane przez Prezesa Urzędu egzaminy
- chyba że są objęte obowiązkiem opłaty pobieranej przez EASA.

2. Opłaty za czynności określone:

- 1) w ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 2 – 4 – są pobierane od podmiotów występujących o wymienione w tych przepisach dokumenty lub przystępujących do egzaminów;
- 2) w ust. 1 pkt 1 lit. b – są pobierane od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;

- 3) w ust. 1 pkt 1 lit. c – są pobierane od zarządzających lotniskami lub lądowiskami;
 - 4) w ust. 1 pkt 1 lit. d – są pobierane od podmiotów prowadzących działalność lotniczą.
3. Prezes Urzędu określa, na zasadzie wzajemności, z wyjątkiem przewoźników lotniczych pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej oraz państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w stosunku do obcego przewoźnika lotniczego opłatę lotniczą za zezwolenia eksploatacyjne lub ogólne w wysokości stawki zerowej, w przypadku gdy odpowiednie przepisy w państwie ustanowienia tego przewoźnika taką opłatę przewidują, a polscy przewoźnicy nie są zobowiązani do jej uiszczenia.
 4. Nie pobiera się opłat lotniczych od pracowników Urzędu, w przypadku gdy uzyskane przez nich w czasie zatrudnienia w Urzędzie kwalifikacje lub uprawnienia do wykonywania czynności lotniczych są niezbędne do realizowania przez nich zadań na zajmowanym stanowisku. Przepis ten stosuje się także do członków Komisji.
 5. Ulgi w opłatach lotniczych za egzaminy, o których mowa w ust. 1, przysługują:
 - 1) młodzieży, która nie ukończyła 21 lat;

- 2) młodzieży uczącej się, która nie ukończyła 24 lat;
 - 3) żołnierzom odbywającym zasadniczą służbę wojskową;
 - 4) osobom niepełnosprawnym.
6. Opłaty lotnicze, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.
 7. Ściągnięcie należności z tytułu opłat, o których mowa w ust. 1, następuje na podstawie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.
 8. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, kierując się koniecznością zapewnienia realizacji zadań Urzędu określonych w ustawie, prawie Unii Europejskiej i przepisach międzynarodowych, w szczególności na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, ochrony pasażerów oraz użytkowników lotnisk i lądowisk oraz mając na uwadze wynikające z tego potrzeby i koszty Urzędu, określi w drodze rozporządzenia:
 - 1) wykaz opłat lotniczych, o których mowa w ust. 1, wysokość lub sposób ustalania poszczególnych stawek opłat lotniczych oraz tryb ich wnoszenia, uwzględniając w szczególności:
 - a) nakład pracy niezbędny dla realizacji zadań Urzędu określonych w ustawie,

a w szczególności związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu lotniczego i realizacją zobowiązań międzynarodowych,

b) wielkość ruchu pasażerskiego na lotniskach i ich kod referencyjny,

c) wykonaną pracę przewozową w przyjętym okresie rozliczeniowym,

d) koszty związane z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej – w przypadku opłat za czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b,

e) ulgi w opłatach za egzaminy, o których mowa w ust. 5;

2) rodzaje specjalności personelu lotniczego i uprawnienia objęte zwolnieniem z opłat, o których mowa w ust. 4.”;

11) w art. 31 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

12) art. 32 otrzymuje brzmienie:

„Art. 32. 1. Jeżeli statek powietrzny zarejestrowany w polskim rejestrze statków powietrznych będzie używany przez podmiot, którego główna siedziba, miejsce stałego pobytu lub miejsce

wykonywania działalności przy użyciu tego statku znajduje się w obcym państwie, to nadzór, o którym mowa w art. 31 ust. 2, może być w całości lub w części przekazany, w drodze porozumienia zawartego między Prezesem Urzędu a organami władz lotniczych państwa użytkownika statku powietrznego, organowi państwa, w którym ten statek będzie używany.

2. Jeżeli statek powietrzny zarejestrowany w obcym rejestrze statków powietrznych będzie używany przez podmiot, którego główna siedziba, miejsce stałego pobytu lub miejsce wykonywania działalności przy użyciu tego statku znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, to nadzór, o którym mowa w art. 31 ust. 2, może być w całości lub w części przekazany Prezesowi Urzędu, w drodze porozumienia zawartego między Prezesem Urzędu a organami władz lotniczych państwa rejestracji statku powietrznego.
3. O przekazaniu nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu zawiadamia Sekretariat Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego oraz władze lotnicze zainteresowanych państw, zgodnie z zasadami określonymi w art. 83 bis Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2.”;

13) w art. 34:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

14) w art. 36 uchyla się ust. 3;

15) w art. 37:

a) w ust. 3:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) ważne świadectwo zdatności do lotu, pozwolenie na wykonywanie lotów dla statków powietrznych kategorii specjalnej albo inny równoważny dokument lub oświadczenie o zgodności wydane zgodnie z rozporządzeniem nr 1702/2003/WE;”,

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

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

b) uchyla się ust. 4;

16) w art. 40 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

17) art. 41 otrzymuje brzmienie:

„Art. 41. 1. Umowa o czasowym oddaniu polskiego statku powietrznego do używania podmiotowi, którego główna siedziba, miejsce stałego pobytu lub miejsce wykonywania działalności z użyciem tego statku znajduje się poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej albo umowa o czasowym wzięciu w użytkowanie przez podmiot polski statku powietrznego niezarejestrowanego w polskim rejestrze statków wymaga zgody Prezesa Urzędu w części dotyczącej określenia władz, które będą prowadziły nadzór.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, jest ważna od dnia wykonalności decyzji Prezesa Urzędu akceptującej tę część umowy.

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

4. Prezes Urzędu może określić w decyzji, o której mowa w ust. 1, warunki bezpieczeństwa eksploatacji statku powietrznego w zakresie, o którym mowa w art. 157 ustawy.

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

6. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną na podstawie rozporządzenia nr 2407/92/EWG, oddający, zgodnie z rozporządzeniami nr 2407/92/EWG oraz

nr 3922/91/EWG, statek powietrzny wraz z kompletną załogą innemu przewoźnikowi posiadającemu taką koncesję, zachowujący wszystkie funkcje i odpowiedzialność wynikające z obowiązków posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), pozostaje nadal użytkownikiem tego statku. Umowy między takimi przewoźnikami nie podlegają obowiązkowi określonymu w ust. 1. W przypadku zawarcia takiej umowy przewoźnik polski ma obowiązek zaewidencjonowania i zgłoszenia każdego takiego przypadku Prezesowi Urzędu.”;

18) w dziale III rozdział 3 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 3

Zdatność statków powietrznych do lotów

Art. 45. Zabrania się używania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej statku powietrznego, który nie posiada ważnego świadectwa zdatności do lotu, pozwolenia na wykonywanie lotów dla statków powietrznych kategorii specjalnej, zwanego dalej „pozwoleniem na wykonywanie lotów”, albo innego równoważnego dokumentu lub nie spełnia warunków określonych w certyfikacie typu, uzupełniającym certyfikacie typu, pozwoleniu lub innym równoważnym dokumencie.

Art. 46. 1. Zdatność statków powietrznych do lotu oraz zdatność ich silników, śmigieł, części składowych i wyposażenia jest sprawdzana przez EASA w toku ich projektowania, produkcji eksploatacji w zakresie i na

zasadach określonych w rozporządzeniu nr 592/2002/WE.

2. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu ocenia i sprawdza zdolność statków powietrznych do lotu oraz zdolność ich silników, śmigieł, części składowych i wyposażenia w toku ich projektowania, produkcji i eksploatacji zgodnie z przepisami rozporządzeń: nr 1592/2002/WE, nr 1702/2003/WE oraz nr 2042/2003/WE.

Art. 47. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej wydaje, zgodnie z wymaganiami Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2, dyrektywy zdolności określające obowiązki dla użytkowników i właścicieli statków powietrznych w zakresie ciągłej zdolności do lotu statku powietrznego.

Art. 48. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu stwierdza zgodność części składowych i wyposażenia statków powietrznych z właściwymi przepisami prawa w zakresie ciągłej zdolności do lotu statku powietrznego przez wydanie orzeczenia zdolności.

2. Orzeczenia zdolności wydawane są bezterminowo.
3. Wydanie orzeczenia zdolności następuje na wniosek osoby posiadającej interes prawny, która przedstawi projekt typu oraz dokumentację wykazującą spełnienie właściwych

przepisów prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

4. W orzeczeniu zdatności Prezes Urzędu określa warunki użytkowania części składowych i wyposażenia statku powietrznego oraz ograniczenia ustalone ze względu na bezpieczeństwo lotów.
5. Prezes Urzędu odmawia wydania orzeczenia zdatności, jeżeli części składowe i wyposażenie statków powietrznych nie spełniają wymagań ustanowionych przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
6. Prezes Urzędu zawiesza orzeczenie zdatności na określony czas, jeżeli części składowe i wyposażenie statków powietrznych przestały spełniać wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
7. Prezes Urzędu cofa orzeczenie zdatności, jeżeli w okresie zawieszenia tego orzeczenia nie została przywrócona zgodność z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
8. Prezes Urzędu zmienia orzeczenie zdatności, jeżeli wnioskujący wykaże zgodność zgłoszonej zmiany z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
9. Wydanie orzeczenia zdatności, jego zawieszenie, jak również odmowa wydania, zmiana oraz cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.

- Art. 49. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu stwierdza zgodność stanu technicznego danego statku powietrznego z wymaganiami określonymi w certyfikacie typu oraz ustanowionymi przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego przez wydanie świadectwa zdatności do lotu.
2. Świadectwo zdatności do lotu wydaje się na czas określony, o ile rozporządzenie nr 1702/2003/WE nie stanowi inaczej.
 3. Prezes Urzędu odmawia wydania świadectwa zdatności do lotu, jeżeli statek powietrzny nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 1.
 4. Prezes Urzędu zawiesza świadectwo zdatności do lotu na określony czas, jeżeli statek powietrzny przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 1.
 5. Prezes Urzędu cofa świadectwo zdatności do lotu, jeżeli w okresie zawieszenia tego świadectwa nie została przywrócona zgodność z wymaganiami, o których mowa w ust. 1.
 6. Dla statków powietrznych przeznaczonych na eksport Prezes Urzędu wydaje eksportowe świadectwo zdatności do lotu.
 7. Wydanie świadectwa zdatności do lotu oraz eksportowego świadectwa zdatności do lotu, odmowa ich wydania oraz ich zawieszenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.

Art. 50. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, statek powietrzny, dla którego nie wydano świadectwa zdatności do lotu, znajdujący się w trakcie prób w locie, może zostać dopuszczony do lotów próbnych na podstawie wydanego przez Prezesa Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwa oględzin stwierdzającego spełnienie wymagań określonych przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

Art. 51. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolić na wykonanie lotu przez statek powietrzny nieposiadający ważnego świadectwa zdatności do lotu, pozwolenia na wykonywanie lotów albo innego równoważnego dokumentu lub w warunkach nieprzewidzianych w tych dokumentach lub dokumentach z nimi związanych w celu: przeprowadzenia prób w locie, eksportu statku powietrznego, przemieszczenia statku powietrznego do miejsca, gdzie ma być naprawiony, a także w innych okolicznościach związanych ze sprawdzaniem zdatności do lotu statku powietrznego (zezwolenie na wykonanie lotu w szczególnych okolicznościach).

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, jest zabronione wykonywanie lotu z pasażerami.

Art. 52. 1. Użytkownik, dowódca i inni członkowie załogi statku powietrznego są obowiązani do przestrzegania warunków i ograniczeń ustanowionych w świadectwie zdatności do lotu, pozwoleniu na wykonywanie lotów lub innym

równoważnym dokumencie i dokumentach z nimi związanych.

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

Art. 53. 1. Zgodnie z art. 8 rozporządzenia nr 1592/2002/WE uznaje się za ważne na równi z odpowiednimi dokumentami wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej, certyfikaty wydane lub potwierdzone przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

2. Prezes Urzędu może uznać, zgodnie z art. 9 rozporządzenia nr 1592/2002/WE, za ważne na równi z odpowiednimi dokumentami wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej, świadectwa zdatności do lotu, zezwolenia na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu oraz certyfikaty, wydane lub potwierdzone przez właściwy organ obcego państwa.
3. Uznanie, o którym mowa w ust. 2, następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 53a. 1. Prezes Urzędu bada spełnienie wymagań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza, określonych w przepisach międzynarodowych oraz przepisach prawa Unii Europejskiej.

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

3. Jeżeli statek powietrzny jest przeznaczony na eksport lub importowany, świadectwo zdatności w zakresie hałasu może stwierdzić zamiast spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 1, spełnienie odpowiadających im wymagań określonych przez to państwo.

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

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

Art. 53b. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA, Prezes Urzędu stwierdza zdatność statków powietrznych kategorii specjalnej do lotu oraz

zdatność ich silników, śmigieł, części składowych i wyposażenia w toku ich projektowania, produkcji i eksploatacji przez wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów.

2. Wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów następuje na wniosek osoby posiadającej interes prawny, która przedstawi projekt oraz dokumentację wykazującą spełnienie właściwych przepisów technicznych.
3. W pozwoleniu na wykonywanie lotów określa się warunki użytkowania statku powietrznego, ograniczenia ustalone ze względu na bezpieczeństwo lotów oraz okres, na jaki zostało wydane.
4. Prezes Urzędu odmawia wydania pozwolenia na wykonywanie lotów, jeżeli dany statek powietrzny, jego silnik lub śmigło nie spełnia wymagań ustanowionych przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
5. Prezes Urzędu zawiesza pozwolenie na wykonywanie lotów na określony czas, jeżeli dany statek powietrzny, jego silnik lub śmigło przestał spełniać wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
6. Prezes Urzędu cofa pozwolenie na wykonywanie lotów, jeżeli w okresie zawieszenia tego pozwolenia nie została przywrócona zgodność z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

7. Wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów, jego zawieszenie, jak również odmowa wydania oraz cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.
8. Projektowanie, produkcja i obsługa statków powietrznych kategorii specjalnej jest prowadzona przez podmioty posiadające certyfikat, o którym mowa w art. 160 ust. 3 pkt 6. Pojedyncze egzemplarze statków powietrznych kategorii specjalnej mogą być produkowane przez podmioty nieposiadające certyfikatu pod nadzorem Prezesa Urzędu.
9. Prezes Urzędu prowadzi ewidencje podmiotów produkujących lub obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej lub ich części składowe posiadających certyfikat, o którym mowa w art. 160 ust. 3 pkt 6.

Art. 53c. 1. Certyfikaty typu oraz uzupełniające certyfikaty typu, wydane przez Prezesa Urzędu dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA, Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) zawiesić na określony czas – jeżeli typ statku powietrznego, silnika lub śmigła przestał spełniać wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego;
- 2) cofnąć – jeżeli w okresie zawieszenia tego certyfikatu nie została przywrócona zgodność z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego;

- 3) zmienić – jeżeli wnioskujący o zmianę w certyfikacie typu lub uzupełniającym certyfikacie typu wykaże, że statek powietrzny, silnik lub śmigło spełnia wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie projektu typu.

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

- 1) rodzaje statków powietrznych kategorii specjalnej;
- 2) sposób i warunki prowadzenia budowy, odbudowy lub modyfikacji statków powietrznych kategorii specjalnej;
- 3) sposób postępowania przy wydawaniu i odnawianiu ważności oraz zawieszaniu i cofaniu pozwoleń na wykonywanie lotów;
- 4) sposób prowadzenia inspekcji statków powietrznych kategorii specjalnej;
- 5) wzór pozwolenia na wykonywanie lotów oraz wzór wniosku o jego wydanie;
- 6) zakres obsługi statków powietrznych kategorii specjalnej;

- 7) sposób postępowania przy certyfikowaniu podmiotów projektujących, produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej;
 - 8) sposób prowadzenia ewidencji podmiotów produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej lub ich części składowe.
2. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze wymagania EASA w zakresie zdatności statków powietrznych do lotu oraz uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, określi, w zakresie niezastrzeżonym dla EASA, w drodze rozporządzenia:
- 1) sposób postępowania przy zmianie, zawieszaniu i cofaniu certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu oraz wzór tych dokumentów;
 - 2) sposób postępowania przy wydawaniu, zmianie, zawieszaniu i cofaniu orzeczenia zdatności oraz wzór tego orzeczenia i wniosku o jego wydanie;
 - 3) sposób postępowania przy wydawaniu, zawieszaniu i cofaniu świadectwa oględzin oraz wzór tego świadectwa i wniosku o jego wydanie;
 - 4) rodzaje prób w locie i lotów próbnych oraz sposób i warunki ich przeprowadzania, w tym wymagania dotyczące personelu

lotniczego uczestniczącego w próbach w locie i lotach próbnych;

5) sposób sprawdzania zdatności statków powietrznych do lotu, w tym sposób:

- a) postępowania przy wydawaniu świadectwa zdatności do lotu oraz eksportowego świadectwa zdatności do lotu, okres ważności świadectwa zdatności do lotu, wzór świadectwa zdatności do lotu oraz wzór wniosku o jego wydanie, wzór eksportowego świadectwa zdatności do lotu oraz wzór wniosku o jego wydanie,
- b) stwierdzania utrzymywania przez statek powietrzny jego zdatności do lotu,
- c) postępowania przy zawieszaniu i cofaniu świadectwa zdatności do lotu,
- d) postępowania przy wydawaniu zezwolenia na wykonywanie lotu w szczególnych okolicznościach i termin jego ważności, wzór zezwolenia na wykonywanie lotu w szczególnych okolicznościach oraz wzór wniosku o jego wydanie.”;

19) w dziale IV tytuł rozdziału 1 otrzymuje brzmienie:

„Postanowienia ogólne, zakładanie i rejestrowanie lotnisk”;

20) w art. 54:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

c) dodaje się ust. 4 – 8 w brzmieniu:

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

1) niehandlowych;

2) handlowych nieregularnych oferowanych niepublicznie – wykonywanych wyłącznie statkami powietrznymi o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 10.000 kg lub posiadających mniej niż 20 miejsc dla pasażerów;

3) lokalnych.

5. W przypadku gdy lotnisko użytku wyłącznego prowadzi następującą działalność:

1) zapewnia funkcjonowanie na lotnisku służb państwowych działających na rzecz administracji publicznej lub służb lotnictwa państwowego,

2) zapewnia starty i lądowania statków powietrznych wykonujących loty w celu ratowania

życia lub zdrowia ludzi, poszukiwania i ratownictwa, przeciwdziałania skutkom klęsk żywiołowych lub loty humanitarne

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

6. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego, zaopiniowany przez gminy, na których terytorium jest położone lotnisko, mając na uwadze interes publiczny, może wyrazić zgodę, w formie decyzji administracyjnej, na czasowe otwarcie lotniska użytku wyłącznego do użytku publicznego dla określonej kategorii statków powietrznych lub w określonych porach dnia. Do lotnisk tych stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące lotnisk użytku publicznego.
7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i procedury wykonywania lotów, o których mowa w ust. 4 i 6, mając na uwadze wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych i prawa Unii Europejskiej oraz przepisów w zakresie bezpiecznego i nie naruszającego reguł konkurencji wykonywania tych lotów.
8. Z uwagi na rolę w polityce rozwoju kraju, wyróżnia się lotniska lokalne (gminne, powiatowe) oraz ponadlokalne (regionalne, krajowe).”;

21) w art. 55:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

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

lub zatrudniająca co najmniej jedną osobę, upoważnioną do jej reprezentowania, posiadającą udokumentowaną znajomość języka polskiego.”,

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

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

c) w ust. 3:

– pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

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

2) wypis i wyrys z planu zagospodarowania przestrzennego województwa i miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu lotniska oraz obszarów go otaczających, znajdujących się w strefie jego oddziaływania, albo odpis decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu;”,

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

„2a) zatwierdzony przez ministra właściwego do spraw transportu plan generalny lotniska,

o którym mowa w ust. 4 – w przypadku lotnisk użytku publicznego;”,

– pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) rozstrzygnięcie państwowego wojewódzkiego inspektora sanitarnego odnośnie do wymagań higienicznych i zdrowotnych zakładanego lotniska;”,

– dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.”,

d) dodaje się ust. 4 – 9 w brzmieniu:

„4. Zakładający lotnisko użytku publicznego lub, w przypadku istniejących lotnisk użytku publicznego, zarządzający tym lotniskiem opracowuje plan generalny lotniska użytku publicznego, stanowiący plan rozwoju tego lotniska wraz ze strefą ochronną na okres nie krótszy niż 20 lat, sporządzony przy uwzględnieniu wymagań międzynarodowych, zwany dalej „planem generalnym”.

5. Plan generalny, po zaopiniowaniu go przez Prezesa Urzędu oraz po uzgodnieniu przez:

1) ministra właściwego do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej – w zakresie zgodności z koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju,

2) Ministra Obrony Narodowej – w zakresie terenów zamkniętych w rozumieniu przepisów o geodezji i kartografii

- podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu w zakresie zgodności z polityką transportową kraju.
- 6. Dla obszarów objętych planem generalnym sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe z uwzględnieniem przepisów dotyczących terenów zamkniętych. Jeżeli teren zamknięty objęty planem generalnym utraci status terenu zamkniętego, sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego terenu jest obowiązkowe.
- 7. Plan generalny podlega aktualizacji w okresach pięcioletnich lub częściej, jeżeli istniejące lub projektowane cechy techniczno-eksploatacyjne lotniska lub warunki ekonomiczne, operacyjne, środowiskowe oraz finansowe wymagają wprowadzenia zmian w tym planie.
- 8. Do zmiany planu generalnego przepis ust. 5 i 6 stosuje się odpowiednio.
- 9. Prezes Urzędu udziela lub odmawia udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk na zasadach określonych w art. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.³⁾.”;

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

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

23) w art. 59:

a) w ust. 3 dodaje się pkt 3 i 4 w brzmieniu:

„3) zatwierdzony plan generalny;

4) zatwierdzoną instrukcją operacyjną, o której mowa w art. 69.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

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

1) zakładającego lotnisko,

2) inny podmiot – na wniosek zakładającego lotnisko

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

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

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

1) wydanie certyfikatu dla lotniska użytku publicznego:

a) zgodnie z wymogami Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2 – w stosunku do lotnisk, przeznaczonych do regularnego ruchu międzynarodowego,

b) zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu, o którym mowa

w ust. 3 – w stosunku do lotnisk, dla których Prezes Urzędu wydał decyzję o ograniczonej certyfikacji, z uwagi na rodzaj wykonywanych lotów na tym lotnisku, porę dnia, w której loty te są wykonywane, masę statków powietrznych lub liczbę pasażerów;

2) złożenie przez zakładającego lub zarządzającego lotniskiem użytku wyłącznego deklaracji o zgodności charakterystyk technicznych i infrastruktury lotniska albo eksploatacji i zarządzania lotniskiem z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 3, oraz przeprowadzenie przez Urząd z wynikiem pozytywnym inspekcji sprawdzającej na lotnisku.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wydaje się zgodnie z przepisami art. 160 – 163a ustawy.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania w stosunku do lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b i pkt 2, oraz sposób i tryb przeprowadzania inspekcji sprawdzającej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotnisk oraz potrzebę zróżnicowania kryteriów oceny lotnisk w zależności od ich typu, charakterystyk technicznych i rodzaju ruchu lotniczego.”;

25) art. 64 otrzymuje brzmienie:

„Art. 64. 1. Kto zamierza nabyć akcje lub udziały w spółce zakładającej lotnisko użytku publicznego albo spółce będącej założycielem lub właścicielem istniejącego lotniska użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie odpowiednio 25 %, 33 % lub 49 % ogólnej liczby głosów na zebraniu wspólników lub walnym zgromadzeniu lub podejmuje inne działania, których skutkiem może być osiągnięcie pozycji dominującej, w rozumieniu ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych (Dz. U. Nr 184, poz. 1539 oraz z 2006 r. Nr 157, poz. 1119), w podmiocie zakładającym albo będącym założycielem lub właścicielem lotniska użytku publicznego, zawiadamia o tym ministra właściwego do spraw transportu – pod rygorem nieważności.

2. Nie zawiadamia się ministra właściwego do spraw transportu, gdy działania, o których mowa w ust. 1, stanowią koncentrację o wymiarze wspólnotowym w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz. Urz. UE L 024 z 29.01.2004). W takim przypadku, do działań tych stosuje się przepisy tego rozporządzenia.

3. Zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się przed zamierzonym podjęciem działań, o których mowa w ust. 1. Działania te mogą być podjęte, jeżeli w terminie 30 dni od dnia zawiadomienia minister właściwy do spraw transportu nie wyda zakazu, o którym mowa w ust. 4.
4. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, zakazać – pod rygorem nieważności – nabycia akcji lub udziałów w ilości zapewniającej osiągnięcie lub przekroczenie progów, o których mowa w ust. 1, lub podjęcia innych działań, o których mowa w ust. 1, ze względu na zagrożenie porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego, a także w przypadku niespełniania wymagań określonych w art. 55 ust. 2.”;

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

„Art. 64a. 1. Kto zamierza nabyć akcje lub udziały w spółce zarządzającej lotniskiem użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie, bezpośrednio lub pośrednio przez inne podmioty, większości głosów na zebraniu wspólników lub walnym zgromadzeniu, także na podstawie porozumień z innymi osobami lub podejmuje inne działania, których skutkiem może być osiągnięcie pozycji dominującej, w rozumieniu ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu

obrotu oraz o spółkach publicznych w podmiocie zarządzającym lotniskiem użytku publicznego, zawiadamia o tym ministra właściwego do spraw transportu – pod rygorem nieważności.

2. Nie zawiadamia się ministra właściwego do spraw transportu, gdy działania, o których mowa w ust. 1, stanowią koncentrację o wymiarze wspólnotowym w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 139/2004. W takim przypadku, do działań tych stosuje się przepisy tego rozporządzenia.
3. Zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się przed zamierzonym podjęciem działań, o których mowa w ust. 1. Działania te mogą być podjęte, jeżeli w terminie 30 dni od dnia zawiadomienia minister właściwy do spraw transportu nie wyda zakazu, o którym mowa w ust. 4.
4. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, zakazać – pod rygorem nieważności – nabycia akcji lub udziałów w ilości, o której mowa w ust. 1, lub podjęcia działań, o których mowa w ust. 1, ze względu na zagrożenie porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego, a także w przypadku niespełnienia wymagań określonych w art. 174 ust. 2 i 3.

Art. 64b. 1. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, może wyrazić sprzeciw, w drodze decyzji administracyjnej, wobec uchwały zarządu

spółki będącej założycielem lub właścicielem ponadlokalnego lotniska użytku publicznego, lub nim zarządzającej, wymienionej w rozporządzeniu wydanym na podstawie ust. 13, lub wobec innej dokonanej przez zarząd tej spółki czynności prawnej, której przedmiotem jest rozporządzenie składnikiem mienia spółki podstawowym z punktu widzenia funkcjonowania lotniska.

2. Sprzeciw, o którym mowa w ust. 1, obejmuje również uchwały walnego zgromadzenia albo zgromadzenia wspólników dotyczące:
 - 1) rozwiązania spółki;
 - 2) przeniesienia jej siedziby za granicę;
 - 3) zmiany przedmiotu przedsiębiorstwa spółki;
 - 4) zbycia albo wydzierżawienia przedsiębiorstwa lub jego zorganizowanej części oraz ustanowienia na nich ograniczonego prawa rzeczowego.
3. Zarząd spółki niezwłocznie powiadamia ministra właściwego do spraw transportu o dokonaniu czynności prawnej, o której mowa w ust. 1 lub 2, nie później jednak niż w terminie 3 dni roboczych od dokonania tej czynności.
4. Minister właściwy do spraw transportu wyraża sprzeciw w terminie 14 dni roboczych od dnia otrzymania zawiadomienia, o którym mowa w ust. 3, jednak nie później niż w terminie 21 dni roboczych od dokonania czynności

prawnej, o której mowa w ust. 1 lub 2, jeżeli czynność ta narusza bezpieczeństwo publiczne lub porządek publiczny, w tym zagraża bezpiecznej i ciągłej komunikacji lotniczej.

5. Skutki czynności prawnej, o której mowa w ust. 1 lub 2, ulegają zawieszeniu:
 - 1) na czas przysługujący ministrowi właściwemu do spraw transportu na wyrażenie sprzeciwu;
 - 2) w razie złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy lub zaskarżenia ostatecznej decyzji ministra właściwego do spraw transportu na drodze sądowej do chwili zmiany decyzji, jej uchylecia albo stwierdzenia nieważności.
6. W przypadku złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy termin do załatwienia sprawy wynosi 14 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku, zaś w przypadku zaskarżenia ostatecznej decyzji ministra właściwego do spraw transportu sąd wyznacza rozprawę w terminie 14 dni od dnia wniesienia skargi przez stronę.
7. Ostateczna decyzja ministra właściwego do spraw transportu, w stosunku do której nie złożono wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, której nie zaskarżono lub której nie uchylono, skutkuje nieważnością czynności prawnej od chwili jej dokonania. Dokonana czynność prawna, o której mowa w ust. 1

lub 2, o której zarząd spółki nie powiadomił w terminie określonym w ust. 3, jest nieważna.

8. W przypadku rzeczywistej zmiany przez spółkę wykonywanego przedmiotu jej działalności, a także wydania uchwały o zmianie przeznaczenia lub zaniechania eksploatacji składnika mienia spółki podstawowego z punktu widzenia funkcjonowania lotniska, jeżeli zagraża to porządkowi lub bezpieczeństwu publicznemu, przepisy ust. 1 – 7 stosuje się odpowiednio. Minister właściwy do spraw transportu wyrażając sprzeciw określa ponadto w decyzji zakres obowiązku kontynuacji dotychczasowej działalności przez spółkę, a w razie potrzeby, także odpowiedni termin przywrócenia dotychczasowej działalności przez spółkę.
9. W przypadkach, o których mowa w ust. 8, sprzeciw może być wyrażony przed zawiadomieniem przez zarząd spółki o tych zdarzeniach.
10. Do egzekucji obowiązków określonych w decyzji, o której mowa w ust. 8, stosuje się przepisy działu III ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2005 r. Nr 229, poz. 1954, z późn. zm.⁴⁾).
11. Do roszczeń o odszkodowanie z tytułu strat majątkowych poniesionych przez spółki wskutek wydania przez ministra właściwego

do spraw transportu zgodnych z prawem decyzji, o których mowa w ust. 1 i 8, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 22 listopada 2002 r. o wyrównywaniu strat majątkowych wynikających z ograniczenia w czasie stanu nadzwyczajnego wolności i praw człowieka i obywatela (Dz. U. Nr 233, poz. 1955).

12. Przepisy ust. 1 – 11 stosuje się odpowiednio do innych podmiotów określonych w art. 55 ust. 2 i art. 174 ust. 2.
13. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, wykaz spółek, o których mowa w ust. 1, kierując się koniecznością zapewnienia porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego na ponadlokalnych lotniskach użytku publicznego, w tym zapewnienia bezpiecznego, ciągłego i efektywnego ruchu pasażerskiego i towarowego na tych lotniskach.”;

27) po art. 65 dodaje się art. 65a i 65b w brzmieniu:

- „Art. 65a. 1. Lotniska użytku publicznego mogą być zakładane na gruntach stanowiących wyłącznie własność Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego. Przepis ten nie narusza art. 65 i 225.
2. Nieruchomości, o których mowa w ust. 1, mogą być przedmiotem użyczenia, najmu i dzierżawy na rzecz innego podmiotu zarządzającego lotniskiem na cele lotnicze.

3. Przepis ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio w przypadku rozbudowy lub rozwoju istniejących lotnisk użytku publicznego, zgodnie z ich planami generalnymi bądź planami zagospodarowania przestrzennego, chyba że rozbudowa lub rozwój lotniska następuje, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, na gruncie stanowiącym własność zarządzającego tym lotniskiem.
4. Przepisy ust. 1 – 3 dotyczą także nieruchomości zajętych pod lotniska, o których mowa w art. 60, przy czym zgodę, o której mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu wyraża w uzgodnieniu odpowiednio z Ministrem Obrony Narodowej lub ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.

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

- 1) zadania określone w art. 22b, 183 i 197;
 - 2) inwestycje zakładającego lub zarządzającego lotniskiem w zakresie budowy, rozbudowy, przebudowy, utrzymania i wyposażenia lotnisk użytku publicznego lub lotnisk użytku wyłącznego realizujących usługi w ogólnym interesie gospodarczym, o których mowa w art. 54 ust. 7.
2. Minister właściwy do spraw transportu, kierując się potrzebą zapewnienia rozwoju infrastruktury transportowej, określi, w drodze

rozporządzenia, szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania wsparcia finansowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, ze wskazaniem zadań inwestycyjnych podmiotów objętych wsparciem.”;

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

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

29) art. 67 otrzymuje brzmienie:

„Art. 67. 1. Statki powietrzne i ich użytkownicy mają prawo korzystania z lotnisk użytku publicznego na równych zasadach.

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

3. W celu doradztwa i mediacji w sprawach dotyczących przydzielania czasów na start lub

ładowanie na lotniskach użytku publicznego, na których wprowadzono koordynację albo organizację rozkładów lotów, są tworzone odpowiednio komitety koordynacyjne albo komitety organizacyjne, z udziałem przedstawicieli: zarządzających lotniskami, instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, użytkowników korzystających z lotniska regularnie lub reprezentujących ich organizacji oraz podmiotów świadczących obsługę naziemną.

4. W celu doradztwa i konsultacji w sprawach związanych z usługami obsługi naziemnej oraz z opłatami lotniskowymi, na lotniskach użytku publicznego tworzy się komitety przewoźników lotniczych, z udziałem przedstawicieli przewoźników lotniczych wykonujących w danym sezonie rozkładowym loty regularne lub serie lotów nieregularnych do i z danego lotniska oraz przedstawicieli innych użytkowników użytkujących regularnie dane lotnisko.
5. W celu zapewnienia konsultacji i właściwej reprezentacji interesów zarządzającego i użytkowników lotniska użytku publicznego, w szczególności w sprawach infrastruktury znajdującej się na obszarze tego lotniska lub w jego otoczeniu oraz opłat za scentralizowaną infrastrukturę lub korzystanie z urządzeń i instalacji tego lotniska, tworzy się komitet konsultacyjny z udziałem w szczególności: zarządzającego lotniskiem, instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, przedstawicieli przewoźników lub ich komitetu oraz

innych użytkowników statków powietrznych, podmiotów świadczących obsługę naziemną, oraz innych zainteresowanych jednostek.

6. Komitety finansują swoją działalność ze środków własnych.
7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów prawa Unii Europejskiej oraz przepisów międzynarodowych, szczegółowy sposób:
 - 1) tworzenia i działania komitetów, o których mowa w ust. 3 – 5, oraz ich współpracy między sobą i z organizacjami użytkowników lotnisk,
 - 2) współdziałania oraz konsultacji komitetów z zarządzającymi lotniskami
 - mając na uwadze poprawę funkcjonowania lotnisk użytku publicznego, w których zostały utworzone oraz zróżnicowane zadania komitetów ze względu na ich rodzaj.
8. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego zapewnia rejestrację i przechowywanie danych dotyczących deklarowanych przez przewoźników rozkładów lotów oraz ich realizacji.
9. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego zapewnia, na sześć miesięcy przed każdym sezonem rozkładowym, przeprowadzenie oceny przepustowości lotniska przy użyciu metody uzgodnionej z użytkownikami lotniska i przedstawienie ich Prezesowi Urzędu.

10. Wprowadzenie oraz zniesienie w porcie lotniczym koordynacji albo organizacji rozkładów lotów, o której mowa w rozporządzeniu nr 95/93/WE, następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu, wydanej po zasięgnięciu opinii podmiotów, o których mowa w art. 3 ust. 4 tego rozporządzenia.

11. Prezes Urzędu znosi koordynację albo organizację rozkładów lotów, jeżeli ustaly okoliczności uzasadniają jej wprowadzenie.”;

30) art. 67b – 67g otrzymują brzmienie:

„Art. 67b. 1. W porcie lotniczym, w którym wprowadzono koordynację, Prezes Urzędu wyznacza spółkę prawa handlowego do pełnienia funkcji koordynatora.

2. Wyznaczenie koordynatora następuje w drodze decyzji administracyjnej wydanej na wniosek zarządzającego lotniskiem, zawierający następujące dane dotyczące spółki będącej kandydatem do wyznaczenia jej na koordynatora:

- 1) firmę oraz siedzibę spółki;
- 2) odpis z właściwego rejestru;
- 3) oświadczenie o wyrażeniu zgody przez spółkę na wyznaczenie jej jako koordynatora.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się dokumenty potwierdzające, że nie występują okoliczności, o których mowa w ust. 4.

4. Prezes Urzędu odmawia wyznaczenia koordynatora, jeżeli:

- 1) kandydat nie spełnia wymogów, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 95/93/WE;
- 2) osoba uprawniona do reprezentowania spółki lub mająca wykonywać faktycznie zadania koordynacyjne:
 - a) nie posiada zdolności fizycznej lub psychicznej do pracy na stanowisku koordynatora, co zostało stwierdzone orzeczeniem lekarskim,
 - b) była skazana prawomocnym wyrokiem sądu za umyślne przestępstwo: skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bezpieczeństwu powszechnemu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi, prawom osób wykonujących pracę zarobkową lub wiarygodności dokumentów;
- 3) osoba mająca wykonywać faktycznie zadania koordynacyjne nie posiada właściwego przygotowania do wykonywania tych zadań lub doświadczenia w zakresie koordynacji lub organizacji rozkładów lotów;
- 4) spółka nie wyraża zgody na pełnienie obowiązków koordynatora.

Art. 67c. 1. W porcie lotniczym, w którym wprowadzono organizację rozkładów lotów, zarządzający lotniskiem, po uzyskaniu zgody Prezesa

Urzędu, wyznacza osobę fizyczną lub prawną albo inną jednostkę organizacyjną do pełnienia funkcji organizatora rozkładów lotów.

2. Prezes Urzędu odmawia wydania zgody, o której mowa w ust. 1, jeżeli kandydat na organizatora rozkładów lotów:

1) nie spełnia wymogów, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 95/93/WE;

2) w przypadku osoby fizycznej:

a) nie posiada zdolności fizycznej lub psychicznej do pracy na stanowisku organizatora rozkładów lotów, co zostało stwierdzone orzeczeniem lekarskim,

b) był skazany prawomocnym wyrokiem sądu za umyślne przestępstwo: skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bezpieczeństwu powszechnemu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi, prawom osób wykonujących pracę zarobkową lub wiarygodności dokumentów;

2) w przypadku osoby prawnej albo innej jednostki organizacyjnej – jeżeli osoba uprawniona do jej reprezentowania lub wykonująca faktycznie zadania organizacyjne spełnia przesłanki, o których mowa w pkt 2;

- 3) nie wyraził zgody na pełnienie obowiązków organizatora rozkładów lotów.

Art. 67d. 1. Koordynator i organizator rozkładów lotów realizują zadania określone odpowiednio w art. 4 ust. 2 – 8 rozporządzenia nr 95/93/WE.

2. Koordynator i organizator rozkładów lotów nie odpowiadają za szkodę wyrządzoną w związku z prowadzoną przez siebie działalnością, chyba że szkoda ta wynikła z ich winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa.

Art. 67e. 1. Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad działalnością koordynatora i organizatora rozkładów lotów, w szczególności pod względem oceny ich działań w zakresie zachowania zasad niedyskryminacji, rzetelności, niezależności, obiektywizmu i przejrzystości.

2. Realizując nadzór, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu może żądać udzielania przez koordynatora i organizatora rozkładów lotów:

- 1) wszelkich wyjaśnień i informacji dotyczących jego działalności;
- 2) dostępu do wszelkich pomieszczeń, materiałów, dokumentów oraz innych danych związanych z działalnością koordynatora i organizatora rozkładów lotów, a także wykonywać ich kopie lub odpisy.

Art. 67f. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, odwołuje koordynatora i organizatora rozkładów lotów, jeżeli:

- 1) koordynator i organizator rozkładów lotów pełnią swoje obowiązki w sposób niezgodny z warunkami, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 95/93/WE, w szczególności powodujący utrudnienia dla działalności przewoźników w porcie lotniczym;
- 2) w przypadku koordynatora – koordynator przestał spełniać warunki wyznaczenia;
- 3) w przypadku organizatora rozkładów lotów – organizator przestał spełniać warunki uzyskania zgody Prezesa Urzędu;
- 4) została zniesiona odpowiednio koordynacja albo organizacja rozkładów lotów.

Art. 67g. 1. Koszty koordynacji w porcie lotniczym są pokrywane z opłat za koordynację.

2. Opłata za koordynację wnoszona jest przez:
 - 1) przewoźnika lotniczego operującego do i z danego portu lotniczego – w wysokości 50 % tej opłaty;
 - 2) zarządzającego lotniskiem – w wysokości 50 % tej opłaty.
3. Wysokość opłaty za koordynację podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.
4. Koszty organizacji rozkładów lotów ponosi zarządzający danym lotniskiem.”;

31) po art. 67g dodaje się art. 67h i 67i w brzmieniu:

„Art. 67h. W przypadku gdy zadania koordynatora i organizatora rozkładów lotów są wykonywane przez podmiot prowadzący także inną działalność, jest

on obowiązany prowadzić odrębną rachunkowość dotyczącą działalności w zakresie koordynacji albo organizacji rozkładów lotów od rachunkowości dotyczącej innej działalności.

Art. 67i. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze przepisy prawa Unii Europejskiej oraz uwzględniając zasady przejrzystości, obiektywizmu i niedyskryminacji, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób:

- 1) ustalania parametrów przepustowości lotniska i przeprowadzania oceny tej przepustowości;
- 2) ustalania i pobierania opłat za koordynację, a także warunki ich zatwierdzania przez Prezesa Urzędu;
- 3) sprawowania nadzoru nad funkcjonowaniem koordynatora i organizatora rozkładów lotów;
- 4) postępowania w przypadku odwołania koordynatora i organizatora rozkładów lotów;
- 5) postępowania w przypadku zniesienia koordynacji i organizacji rozkładów lotów.”;

32) w art. 68:

- a) uchyla się ust. 1,
- b) w ust. 2 uchyla się pkt 4,
- c) ust. 2b otrzymuje brzmienie:

„2b. Zarządzający lotniskiem jest obowiązany, na wniosek komendanta placówki Straży Granicznej stwierdzający istnienie zagrożenia bezpieczeństwa lotów, do bezzwłocznego uniemożliwienia wyko-

nywania pracy lub innych czynności osobie realizującej zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w portach lotniczych.”,

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

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

e) w ust. 3 dodaje się pkt 3 – 7 w brzmieniu:

- „3) posiadać system zarządzania bezpieczeństwem na lotniskach – o ile jest wymagany;
- 4) koordynować prace zespołu ochrony lotniska;
- 5) posiadać zaktualizowany plan generalny lotniska;
- 6) określić granicę części lotniczej lotniska, podlegającą zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu;
- 7) posiadać zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1.”;

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

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

34) art. 74 otrzymuje brzmienie:

„Art. 74. 1. Służby publiczne i organy administracji publicznej korzystają z obiektów i urządzeń lotniska w zakresie niezbędnym do wykonywania ich zadań.

2. Zarządzający lotniskiem jest obowiązany udostępnić służbom publicznym i organom administracji publicznej niezbędne obiekty i urządzenia, o których mowa w ust. 1, zaś służby publiczne i organy administracji publicznej są obowiązane pokryć koszty eksploatacji tych obiektów i urządzeń w wysokości kosztów faktycznie poniesionych z tego tytułu przez zarządzającego lotniskiem.

3. Obowiązek pokrywania przez Straż Graniczną kosztów eksploatacji obiektów i urządzeń lotniska, o których mowa w ust. 2, w zakresie wynikającym ze współdziałania Straży Granicznej z Prezesem Urzędu sprawującym nadzór nad wykonywaną przez zarządzającego lotniskiem kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, obejmuje wyłącznie koszty:

1) zużycia energii elektrycznej i ciepłej, wody i gazu;

2) usług telekomunikacyjnych.

4. Szczegółowe warunki udostępnienia obiektów i urządzeń, o których mowa w ust. 1 – 3, określają umowy zawierane między zarządzającym lotniskiem a służbami publicznymi i organami administracji publicznej.

5. Przepisy ust. 1 – 4 nie naruszają przepisów ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2005 r. Nr 226, poz. 1944 oraz z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 140, poz. 982) oraz innych ustaw określających zadania służb i organów, o których mowa w ust. 1.”;

35) art. 75 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 75. 1. Zarządzający lotniskiem może pobierać opłaty od użytkownika statku powietrznego z tytułu świadczenia na jego rzecz na lotnisku usług związanych z obsługą startów, lądowań i postoju statków powietrznych, przylotem i odlotem pasażerów oraz obsługą ładunków (opłaty lotniskowe).
2. Opłaty lotniskowe nie obejmują usług, o których mowa w art. 176 i art. 180 ust. 2.”;

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

- „1. Nie pobiera się opłat lotniskowych za starty, lądowania i postój statków powietrznych:
- 1) wykonujących loty w celu obrony przed skutkami klęsk żywiołowych oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego – chyba że loty te są wykonywane w ramach prowadzonej działalności gospodarczej;
 - 2) państwowych statków powietrznych wykonujących loty w przypadkach ochrony granic, zagrożenia bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego;

- 3) statków powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej na lotniskach, o których mowa w art. 60 ust. 3.”;

37) art. 77 otrzymuje brzmienie:

„Art. 77. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego opracowuje projekt opłat lotniskowych zawierający w szczególności ich wysokości, zasady udzielania zniżek i rabatów, zasady naliczania tych opłat oraz termin ich obowiązywania.

2. Projekt opłat lotniskowych, o którym mowa w ust. 1, oraz zasady pobierania opłat ustala się z zachowaniem zasady równego traktowania użytkowników lotniska użytku publicznego.

3. Projekt opłat lotniskowych, o którym mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem użytku publicznego przedstawia, do dnia 1 sierpnia roku poprzedzającego wprowadzenie opłat, do zapiniowania przedstawicielom przewoźników lotniczych, którzy wykonują w danym sezonie rozkładowym loty regularne lub serie lotów nieregularnych do i z danego lotniska, przedstawicielom innych użytkowników użytkującym regularnie to lotnisko albo funkcjonującym na lotnisku komitetowi przewoźników lotniczych.

4. W przypadku zawarcia porozumienia w sprawie ustalenia opłat lotniskowych między zarządzającym lotniskiem a podmiotami, o których mowa w ust. 3, zarządzający lotniskiem przed-

stawia ustalone opłaty lotniskowe do wiadomości Prezesa Urzędu, w terminie do dnia 1 października roku poprzedzającego rok wprowadzenia opłat, wraz z porozumieniem dotyczącym tych opłat. Okres obowiązywania opłat, ustalonych w drodze porozumienia, nie może być dłuższy niż 3 lata.

5. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, nakazuje zmianę ustalonych opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 4, w przypadku gdy naruszają one przepisy prawa, interesy Rzeczypospolitej Polskiej lub zagrażają rozwojowi rynku przewozów lub usług lotniczych.
6. W przypadku niezawarcia porozumienia, o którym mowa w ust. 4, zarządzający lotniskiem przedstawia Prezesowi Urzędu, w terminie do dnia 1 października roku poprzedzającego rok wprowadzenia opłat, projekt opłat lotniskowych wraz z uzasadnieniem.
7. Projekt opłat lotniskowych, o którym mowa w ust. 6, w przypadku lotnisk, na których liczba obsłużonych pasażerów w roku kalendarzowym poprzedzającym rok przedstawienia projektu Prezesowi Urzędu przekroczyła 1 milion, podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.
8. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, odmawia zatwierdzenia projektu opłat lotniskowych, o którym mowa w ust. 6, na lotniskach, o których mowa w ust. 7, w przypadku gdy narusza on przepisy prawa, interesy Rzeczypospolitej Polskiej lub zagraża

rozwojowi rynku przewozów lub usług lotniczych.

9. Prezes Urzędu w przypadku lotnisk, na których liczba obsłużonych pasażerów w roku kalendarzowym poprzedzającym rok przedstawienia mu projektu nie przekroczyła 1 miliona, może, w drodze decyzji administracyjnej, w terminie miesiąca od dnia otrzymania projektu, nakazać zmianę projektu opłat, jeżeli projekt narusza przepisy prawa, interesy Rzeczypospolitej Polskiej lub zagraża rozwojowi rynku przewozów i usług lotniczych. W przypadku gdy Prezes Urzędu nie nakaże zmiany opłat w terminie miesiąca od dnia otrzymania projektu opłat, opłaty te wchodzi w życie w terminie określonym w tym projekcie, jednak nie wcześniej niż po upływie miesiąca od dnia otrzymania projektu przez Prezesa Urzędu.
10. Okres obowiązywania opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 7 i 9, ustala się na 1 rok kalendarzowy.
11. Terminy, o których mowa w ust. 4 i 6, mogą być za zgodą Prezesa Urzędu skrócone w uzasadnionych okolicznościach.
12. W przypadkach, o których mowa w ust. 5, 8 i 9, Prezes Urzędu w decyzji administracyjnej wskazuje termin na przedłożenie przez zarządzającego lotniskiem nowego projektu opłat lotniskowych zgodnego z obowiązującymi przepisami. Przepisy ust. 4 i 6 stosuje się odpowiednio.

13. Do czasu ustalenia nowych opłat lotniskowych w trybie określonym w ust. 12 obowiązują opłaty stosowane w dniu wydania decyzji przez Prezesa Urzędu, zaś w przypadku ustalania opłat po raz pierwszy opłaty ustalone przez Prezesa Urzędu.
14. Opłaty lotniskowe są ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz publikowane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3.
15. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania dotyczące ustalania i zatwierdzania oraz nakazywania zmiany opłat lotniskowych, z uwzględnieniem zasad ustalonych w art. 67 ust. 1 i 2 oraz zasad wynikających z przepisów międzynarodowych.
16. Prezes Urzędu z uwzględnieniem programu, o którym mowa w art. 16 ust. 3, programów rządowych i samorządowych dotyczących rozwoju regionalnego, na wniosek właściwej jednostki samorządu województwa, może wyrazić zgodę, aby szczegółowe warunki ustalenia opłat lotniskowych na lotniskach, o których mowa w ust. 9, znajdujących się w danym województwie, były określane przez właściwe organy samorządu województwa.

W takim przypadku przepisów ust. 1 – 13 i rozporządzenia wydanego na podstawie ust. 15 nie stosuje się.

17. Prezes Urzędu może cofnąć zgodę, o której mowa w ust. 16, w sytuacji, kiedy szczegółowe warunki ustanowienia opłat lotniskowych zagrażają rozwojowi rynku przewozów i usług lotniczych.”;

38) w art. 82 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) opracowuje i przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu program ochrony lotniska oraz wyznacza osobę odpowiedzialną za nadzór nad funkcjonowaniem systemu przepustek na lotnisku;”;

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

„Art. 83a. 1. Wszystkie osoby znajdujące się na terenie lotniska są obowiązane do przestrzegania i stosowania się do nakazów i zakazów zawartych w przepisach porządkowych ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem, zgodnie z przepisami rozporządzenia, o którym mowa w ust. 2.

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

terenie lotniska, uwzględniając warunki i wymagania funkcjonowania transportu lotniczego.”;

40) w art. 84 w ust. 2:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

b) uchyla się pkt 2,

c) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zorganizować i zapewnić własną lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą, wyposażoną w sprzęt specjalistyczny – w przypadku portu lotniczego albo zapewnić na czas operacji lotniczych lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą realizowaną przez jednostkę ochrony przeciwpożarowej określoną w przepisach o ochronie przeciwpożarowej;”;

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

„Art. 87a. 1. Zabrania się emitowania lub powodowania emisji, w strefach przestrzeni powietrznej wykorzystywanej do żeglugi powietrznej, wiązki lasera lub światła z innych źródeł w

kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować olśnienie, oślepienie lub wystąpienie poświaty i mogący stworzyć zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego albo życia lub zdrowia załogi lub pasażerów na jego pokładzie.

2. Instytucja zapewniająca służbę ruchu lotniczego może wydać zgodę na użycie lasera lub światła z innych źródeł w strefach, o których mowa w ust. 1, jeżeli użycie to nie będzie zagrażało bezpieczeństwu statku powietrznego oraz życiu i zdrowiu załogi i pasażerów na jego pokładzie.
3. Zgodę, o której mowa w ust. 2, wydaje się na wniosek złożony w terminie 14 dni przed planowanym użyciem lasera lub światła z innych źródeł.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych:
 - 1) strefy przestrzeni powietrznej wykorzystywanej do żeglugi powietrznej, o których mowa w ust. 1;
 - 2) szczegółowe warunki użycia lasera lub światła z innych źródeł w tych strefach;
 - 3) tryb wydawania zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł.”;

42) w art. 88:

a) ust. 1 – 3 otrzymują brzmienie:

- „1. Prezes Urzędu prowadzi rejestr lotniczych urządzeń naziemnych, o których mowa w art. 86 ust. 1, wykorzystywanych do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej, zwany dalej „rejestrem urządzeń naziemnych”.
2. Rejestr urządzeń naziemnych jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze podlegają ochronie zgodnie z przepisami o tajemnicach prawnie chronionych.
3. Wpisowi do rejestru urządzeń naziemnych podlegają następujące lotnicze urządzenia naziemne, wykorzystywane do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej:
 - 1) urządzenia łączności;
 - 2) urządzenia radiolokacyjne;
 - 3) urządzenia radionawigacyjne;
 - 4) wzrokowe pomoce nawigacyjne;
 - 5) automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych;
 - 6) urządzenia i systemy przetwarzania i zobrazowania danych.”,

b) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

- „5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:
 - 1) informację o rodzaju urządzenia i celu, w jakim ma być stosowane;
 - 2) współrzędne geograficzne anteny promieniującej urządzenia – jeżeli dotyczy danego urządzenia;

- 3) charakterystykę techniczną urządzenia;
 - 4) odpis pozwolenia radiowego – jeżeli takie pozwolenie jest wymagane;
 - 5) dokument potwierdzający wybudowanie i oddanie do użytku urządzenia naziemnego zgodnie z przepisami prawa budowlanego i przepisami wydanymi na podstawie art. 92 pkt 2;
 - 6) dokument potwierdzający prawo wnioskodawcy do korzystania z nieruchomości, na której ma być wykorzystywane urządzenie naziemne.
6. Wymogi, o których mowa w ust. 5 pkt 2, 5 i 6, nie dotyczą przenośnych lotniczych urządzeń naziemnych.”,
- c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:
- „6a. Użytkownik lotniczych urządzeń naziemnych jest obowiązany zgłaszać do rejestru urządzeń naziemnych wszelkie zmiany dotyczące tych urządzeń.”,
- d) ust. 7 – 9 otrzymują brzmienie:
- „7. Prezes Urzędu odmawia wpisania lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru urządzeń naziemnych, jeżeli załączone do wniosku dokumenty są niezgodne ze stanem faktycznym lub prawnym albo lotnicze urządzenie naziemne nie odpowiada warunkom technicznym określonym w tych dokumentach lub warunkom technicznym ustalonym na podstawie art. 92 pkt 2.
8. O wpisie oraz odmowie wpisania lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru urządzeń naziemnych oraz o jego wykreśleniu z rejestru, jak

również o zmianie danych zawartych w rejestrze rozstrzyga Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.

9. Lotnicze urządzenie naziemne może być wykorzystywane do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej, jeżeli jest wpisane do rejestru urządzeń naziemnych.”;

43) art. 93 otrzymuje brzmienie:

„Art. 93. 1. Statki powietrzne mogą wykonywać starty i lądowania także z lądowisk, których parametry techniczne i eksploatacyjne pozwalają na bezpieczne wykorzystywanie ich przez statki powietrzne, w następujących celach:

- 1) przeprowadzania imprez kulturalnych, sportowych, propagandowych, reklamowych;
 - 2) wykonywania usług lotniczych nieobejmujących przewozu lotniczego;
 - 3) prowadzenia szkolenia – jeżeli program szkolenia przewiduje naukę w takim terenie, a lot odbywa się wyłącznie w tym celu;
 - 4) wykonywania lotów lokalnych;
 - 5) ratowania życia i zdrowia ludzkiego, poszukiwania i ratownictwa lub zwalczania klęsk żywiołowych;
 - 6) wykonywania lotów statkami powietrznymi, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2.
2. Za wybór terenu na lądowisko i bezpieczną jego eksploatację odpowiada dysponent

lądowiska, który uzgadnia lokalizację lądowiska i zasady jego eksploatacji z właściwymi miejscowo organami gminy.

3. Lądowiska podlegają wpisowi do ewidencji lądowisk, prowadzonej przez Prezesa Urzędu, na wniosek złożony przez właściciela lub dysponenta terenu, uzgodniony z właściwymi miejscowo organami gminy oraz instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego.
4. Prezes Urzędu odmawia wpisu lądowiska do ewidencji, o której mowa w ust. 3, jeżeli funkcjonowanie tego lądowiska może zagrozić bezpieczeństwu ruchu lotniczego.
5. Starty i lądowania statków powietrznych mogą być wykonywane z lądowisk tylko za zgodą dysponenta terenu i zgodnie z instrukcją operacyjną lądowiska.
6. Odpowiedzialność za wybór lądowiska jako miejsca startu, postoju i lądowania statku powietrznego oraz za powstanie ewentualnych szkód związanych ze startem, postojem i lądowaniem oraz wykonywaniem lotu przez statek powietrzny ponosi organizator lotu lub osoba wykonująca lot.
7. Lądowisko, na wniosek dysponenta terenu, może być czasowo zarejestrowane jako lotnisko po wskazaniu zarządzającego tym lotniskiem i spełnieniu warunków określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 8 pkt 2.

8. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze bezpieczeństwo statków powietrznych i osób trzecich, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe warunki wykorzystywania lądowisk przez statki powietrzne, tryb zgłaszania lądowisk do ewidencji oraz sposób prowadzenia i wzór ewidencji lądowisk;
- 2) szczegółowe warunki czasowego zarejestrowania lądowiska w rejestrze lotnisk.”;

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

„Art. 93a. 1. Dopuszcza się w sytuacjach szczególnych wykorzystanie do startu i lądowania statku powietrznego, a w szczególności balonu lub szybowca, innego terenu niż lotnisko i lądowisko, zwanego dalej „terenem przygodnym”, za zgodą właściciela lub dysponenta danego terenu, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. Start i lądowanie statku powietrznego z terenu przygodnego może się odbyć po upewnieniu się przez dowódcę statku powietrznego, że jest możliwe bezpieczne wykonanie takiej operacji zgodnie z instrukcją użytkowania statku powietrznego.

3. W przypadkach:

- 1) konieczności wykonania lądowania zapobiegającego znalezieniu się statku powietrznego w sytuacji stanowiącej po-

tencjalne zagrożenie jego bezpieczeństwa, gdyby kontynuował lot,

- 2) transportu medycznego służącego ratowaniu życia lub zdrowia ludzkiego,
- 3) udziału lotnictwa w zwalczaniu klęsk żywiołowych lub w innych nagłych stanach zagrożenia bezpieczeństwa i porządku publicznego,
- 4) lotów wykonywanych przez statki powietrzne bez napędu

– możliwe jest wykonanie lądowania statku powietrznego bez zgody właściciela lub dysponenta danego terenu z obowiązkiem późniejszego powiadomienia go o tym zdarzeniu. Przepis art. 93 ust. 6 stosuje się odpowiednio.”;

45) w art. 94:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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

b) w ust. 6:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) personel wchodzący w skład załóg statków powietrznych:

- a) pilot samolotowy turystyczny,
- b) pilot samolotowy zawodowy,

- c) pilot samolotowy liniowy,
 - d) pilot samolotowy w załodze wieloosobowej,
 - e) pilot śmigłowiec turystyczny,
 - f) pilot śmigłowiec zawodowy,
 - g) pilot śmigłowiec liniowy,
 - h) pilot wiatrakowiec turystyczny,
 - i) pilot wiatrakowiec zawodowy,
 - j) pilot sterowiec liniowy,
 - k) pilot sterowiec zawodowy,
 - l) pilot balonu wolnego,
 - m) pilot szybowiec,
 - n) nawigator lotniczy,
 - o) mechanik pokładowy,
 - p) radiooperator pokładowy;”,
- uchyla się pkt 2,
 - pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) mechanik obsługi technicznej statku powietrznego;”,
 - po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:
„4a) praktykant kontroler ruchu lotniczego;”,
 - uchyla się pkt 7,
- c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:
- „6a. W odniesieniu do specjalności, o których mowa w ust. 6 pkt 1 lit. a i m, licencja może być również wydana tylko na podstawie przepisów krajowych (licencja narodowa).”;
- 46) w art. 95:
- a) w ust. 2:
 - uchyla się pkt 5,

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

„5a) operator bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe;”,

b) w ust. 3:

– uchyla się pkt 6,

– dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) operator bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe – ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej średniego wykształcenia.”,

c) ust. 4a otrzymuje brzmienie:

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

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

„4b. Świadectwo kwalifikacji oraz inne dokumenty stwierdzające posiadane kwalifikacje wydane dla specjalności, o których mowa w ust. 2, przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym nie wymagają uznania przez Prezesa Urzędu, jeżeli wymagania stawiane przy ich wydaniu nie były

łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.”;

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

- „Art. 95a. 1. Czynności tankowania statków powietrznych o masie powyżej 10.000 kg maksymalnej masy startowej może wykonywać osoba, która posiada świadectwo operatora tankowania statków powietrznych.
2. Świadectwo operatora tankowania statków powietrznych jest wydawane kandydatowi na operatora tankowania statków powietrznych przez pracodawcę po przeszkoleniu.”;

48) w art. 96:

a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo popełnione umyślnie;”;

b) w ust. 2:

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

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

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

„2a) pilot turystyczny z licencją narodową – ukończone 16 lat, wykształcenie co najmniej gimnazjalne albo równorzędne oraz zgoda opiekunów prawnych;”;

– pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) mechanik obsługi technicznej statku powietrznego – ukończone 18 lat albo 21 lat w zależności od dodatkowych uprawnień, o których mowa w art. 94 ust. 7;”,

– uchyla się pkt 6a,

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

„6b) kontroler ruchu lotniczego – ukończone 21 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie;”,

c) ust. 5 i 5a otrzymują brzmienie:

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

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

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

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

1) na podstawie której będą wykonywane niezarobkowe czynności lotnicze, wydana lub potwierdzona przez właściwy organ państwa

członkowskiego ICAO, zgodnie z przepisami załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2;

2) wydana lub potwierdzona przez właściwy organ państwa obcego, zgodnie z wymaganiami międzynarodowymi ustanowionymi przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA) albo EASA.”;

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

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

50) w art. 99 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

51) art. 100 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) przestał spełniać warunki określone w art. 96 ust. 1 i 2;
 - 2) utracił kwalifikacje do wykonywania określonych czynności lotniczych;
 - 3) wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego.
2. W przypadku badania prowadzonego przez Komisję lub uprawnione organy państwowe, w celu stwierdzenia, czy zaistniały przyczyny określone w ust. 1 pkt 1 – 3, na czas prowadzenia badania Prezes Urzędu zawiesza licencję oraz zatrzymuje ją – jeżeli dalsze prowadzenie czynności lotniczych zagraża bezpieczeństwu lotów. Przepis ten stosuje się odpowiednio do zawieszenia uprawnień wpisanych do licencji.”;

w art. 102 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

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

53) w art. 104:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając przepisy międzynarodowe oraz

mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów, określi, w drodze rozporządzenia:

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

b) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

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

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

54) w art. 105 w ust. 1a uchyla się pkt 1;

55) w art. 108:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) jest specjalistą z zakresu medycyny lotniczej lub medycyny transportu z doświadczeniem z zakresu medycyny lotniczej;”;

b) w ust. 6 uchyla się pkt 5;

56) w art. 112 w ust. 1 uchyla się pkt 7;

57) w art. 123 po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Zabrania się organizowania i prowadzenia lotniczych pokazów statków powietrznych lub skoków spadochronowych, z wyjątkiem zorganizowanych pokazów w celu prezentacji:

- 1) sprzętu lotniczego lub urządzeń – dla celów handlowych;
 - 2) sprzętu lotniczego, urządzeń, umiejętności pilotów statków powietrznych lub skoczków spadochronowych – w ramach imprez lotniczych, sportowych, kulturalnych lub propagandowych.
- 1b. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki organizacji i prowadzenia pokazów, o których mowa w ust. 1a, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa lotów oraz bezpieczeństwa mienia i osób przebywających na pokazach.”;

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

„2. Zabrania się używania przez osoby nieuprawnione nadawczych urządzeń radiowych działających w pasmach częstotliwości wyznaczonych na podstawie przepisów prawa telekomunikacyjnego dla łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej.”;

59) art. 126 otrzymuje brzmienie:

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

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób i warunki wykonywania

lotów przez bezzałogowe statki powietrzne w polskiej przestrzeni powietrznej, ograniczenia dotyczące tych lotów w poszczególnych klasach przestrzeni powietrznej oraz procedury współpracy operatorów tych statków z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego, uwzględniając zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej.”;

60) w art. 127 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

61) art. 128 otrzymuje brzmienie:

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

62) po art. 128 dodaje się art. 128a w brzmieniu:

„Art. 128a. 1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają pracownikom Urzędu nieodpłatne uczestnictwo w specjalistycznych szkoleniach i kursach oraz

w praktycznych szkoleniach związanych z wprowadzaniem nowych systemów, urządzeń i procedur niezbędnych do realizacji przez Prezesa Urzędu jego uprawnień i obowiązków jako państwowej władzy nadzorującej.

2. Planowanie szkoleń odbywa się w systemie rocznym.”;

63) uchyla się art. 129 i 129a;

64) w art. 130:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 7 i 8 otrzymują brzmienie:

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

8. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie opłat nawigacyjnych, określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb

rozliczania i dokumentowania kosztów, o których mowa w ust. 7.”;

65) po art. 132 dodaje się art. 132a w brzmieniu:

- „Art. 132a. 1. Koszty świadczenia przez instytucję zapewniającą służby meteorologiczne usług osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego na lotniskach, na których zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego (ATC), oraz w przestrzeni powietrznej kontrolowanej, pokrywane są z opłat, o których mowa w art. 130.
2. Koszty, o których mowa w ust. 1, uwzględnia się w opłatach, o których mowa w art. 130.
3. Koszty świadczenia usług osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego na lotniskach innych niż określone w ust. 1, są pokrywane przez zarządzającego lotniskiem.
4. Przepisy ust. 1 – 3 nie naruszają przepisów dotyczących zapewnienia służby informacji powietrznej.”;

66) art. 133 otrzymuje brzmienie:

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

i przepisy międzynarodowe oraz bezpieczeństwo ruchu lotniczego.”;

67) w art. 134 po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Wyniki badań prowadzonych przez Komisję lub pod jej nadzorem, w celach innych niż określone w ust. 1, mogą być udostępniane wyłącznie dla celów postępowań sądowych, sądowno-administracyjnych i administracyjnych.

1b. Udostępnianie, o którym mowa w ust. 1a, obejmuje:

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

68) w art. 135:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Komisja może podjąć badanie wypadku lub incydentu lotniczego statku powietrznego nieobjętego obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających dokonanie takiego badania. W przypadku niepodjęcia badania przez Komisję raport końcowy z badania zdarzenia przygotowuje pod nadzorem Komisji użytkownik statku powietrznego.”;

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

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

70) w art. 137 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kto odnalazł porzucony statek powietrzny lub jego szczątki albo był uczestnikiem lub świadkiem nieszczęśliwego wypadku lub przymusowego lądowania statku powietrznego poza lotniskiem, jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy

organ Policji lub administracji publicznej albo inne służby bezpieczeństwa i porządku publicznego lub poszukiwawczo-ratownicze, w szczególności jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy.”;

71) w art. 140:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym prowadzi Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, zwana dalej „Komisją Lotnictwa Państwowego”, powoływana przez Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, na okres jednego roku.”,

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

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

1b. Komisja Lotnictwa Państwowego prowadzi badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym zaistniałych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej.

1c. Komisja Lotnictwa Państwowego może prowadzić badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych zaistniałych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w których uczestniczyły statki powietrzne lotnictwa państwowego, jeżeli prze-

widują to umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną albo jeżeli właściwy organ obcego państwa przekaze Komisji uprawnienia do przeprowadzenia badania albo sam nie podjął badania.

1d. Badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych ma na celu ustalenie ich okoliczności i przyczyn oraz wydanie zaleceń i wniosków dla zapobieżenia podobnym wypadkom i incydentom w przyszłości.”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a – 2c w brzmieniu:

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

2b. W skład Komisji Lotnictwa Państwowego powinni wchodzić specjaliści w zakresie: szkolenia lotniczego, techniki lotniczej, nawigacji i ruchu lotniczego, ratownictwa lotniczego, meteorologii, łączności, prawa lotniczego oraz medycyny lotniczej. Za specjalistów w danym zakresie uważa się osoby posiadające odpowiednie wykształcenie wyższe oraz udokumentowaną minimum pięcioletnią praktykę w danej dziedzinie, a w przypadku lekarzy udokumentowaną specjalizację.

2c. Ekspertom za udział w pracach Komisji oraz sporządzanie opinii lub ekspertyz przysługuje

wynagrodzenie ustalone w umowie cywilnoprawnej.”,

d) ust. 3 – 5 otrzymują brzmienie:

- „3. Minister Obrony Narodowej zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji Lotnictwa Państwowego, a w szczególności na jej wyposażenie techniczne i obsługę administracyjną, koszty ekspertyz, a także na wynagrodzenia ekspertów.
4. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób powoływania, strukturę organizacyjną oraz regulamin działania Komisji Lotnictwa Państwowego, a także tryb powoływania i odwoływania osób wchodzących w skład Komisji, uwzględniając konieczność zapewnienia w badaniu wypadków i poważnych incydentów lotniczych udziału przedstawicieli właściwych ministrów, których lotnictwa ten wypadek lub incydent dotyczy.
5. Koszty ponoszone przez Ministra Obrony Narodowej związane z działalnością Komisji Lotnictwa Państwowego refunduje:
 - 1) minister właściwy do spraw wewnętrznych, jeżeli wypadki i poważne incydenty lotnicze zaistnieją z udziałem statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego;
 - 2) minister właściwy do spraw finansów publicznych, jeżeli wypadki i poważne incydenty

lotnicze zaistnieją z udziałem statków powietrznych służby celnej.”,

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

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

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

72) po art. 140 dodaje się art. 140a – 140d w brzmieniu:

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

2. Służba ASAR zapewnia poszukiwanie i ratownictwo wszystkich statków powietrznych znajdujących się w polskiej przestrzeni powietrznej oraz działa na obszarze lądowym w rejonie poszukiwania i ratownictwa lotniczego pokrywającym się z granicami odpowiadających mu rejonów informacji powietrznej.
3. Do zadań służby ASAR należy prowadzenie działań polegających na przeszukaniu wyznaczonego obszaru w celu ustalenia miejsca położenia statku powietrznego oraz osób poszkodowanych w zdarzeniach lotniczych, określenia ich stanu oraz podejmowanie działań ratowniczych na miejscu zdarzenia, zwanych dalej „działaniami poszukiwawczo-ratowniczymi”, z zachowaniem uprawnień Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz innych wyspecjalizowanych służb ratowniczych.
4. W skład służby ASAR wchodzi następujące jednostki:
 - 1) cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego;
 - 2) lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze;
 - 3) punkty alarmowe.
5. Do zadań cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa

lotniczego, o którym mowa w ust. 4 pkt 1, należy, w szczególności:

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

- 7) zawiadamianie jednostek, o których mowa w art. 140d ust. 1;
 - 8) informowanie organów obrony powietrznej i instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego o lotach cywilnych i wojskowych statków powietrznych wykonujących działania poszukiwawczo-ratownicze.
6. Rolę punktów alarmowych, o których mowa w ust. 4 pkt 3, pełnią organy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w ramach wykonywania służby alarmowej, przyjmując informacje o zagrożeniu statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej i przekazując je do cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

- Art. 140b. 1. Działania poszukiwawczo-ratownicze prowadzą lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze, w których skład wchodzi statki powietrzne, załogi i personel pokładowy tych statków, przygotowane do prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych.
2. Lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze udostępnia Minister Obrony Narodowej z zasobów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Minister Obrony Narodowej wyposaża statki powietrzne oraz dokonuje przeszkolenia załóg i personelu pokładowego lotniczych zespołów poszuki-

wawczo-ratowniczych w zakresie niezbędnym do wykonywania służby ASAR.

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

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

2. Działania lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych koordynuje cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego usytuowany w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.
3. Obszar poszukiwania jest określany przez cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, jako obszar prawdopodobnego miejsca zdarzenia lotniczego, przebywania osób poszkodowanych w zdarzeniu lub miejsca położenia statku powietrznego, który zaginął.

- Art. 140d. 1. Jednostki organizacyjne Marynarki Wojennej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, zakłady opieki zdrowotnej oraz inne podmioty będące w stanie udzielić pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa lotniczego są obowiązane współdziałać ze służbą ASAR przy wykonywaniu jej zadań.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:
- 1) sposób zorganizowania i funkcjonowania służby ASAR,
 - 2) zakres planu ASAR i sposób jego opracowywania,
 - 3) szczegółowe zadania cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego,
 - 4) szczegółowy sposób prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych,
 - 5) sposób współdziałania z innymi podmiotami i jednostkami
- mając na uwadze przepisy międzynarodowe oraz kompetencje właściwych podmiotów i jednostek.”;

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

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

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

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

- 1) nie posiada świadectwa zdatności do lotu lub
- 2) wykonuje lot w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatności do lotu

– jeżeli wykonanie lotu przez ten statek nie zagrazi bezpieczeństwu.

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

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

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

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

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

„Art. 153a. 1. W przypadku międzynarodowych lotów cywilnych statków powietrznych, a w szczególności lotów tranzytowych, z materiałami niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do przewozu na pokładzie statku powietrznego, w rozumieniu załącznika 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2, Prezes Urzędu może wydać zgodę na taki lot w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw: transportu, spraw zagranicznych, środowiska i Ministrem Obrony Narodowej.

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

Art. 153b. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych oraz kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lotów, szczegółowe warunki doty-

czące wykonywania lotów z materiałami niebezpiecznymi na pokładzie.”;

77) w art. 160:

a) w ust. 3:

– pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3) eksploatacja i zarządzanie lotniskami użytku publicznego w rozumieniu działu IV ustawy;

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

a) obsługi ładunków niebezpiecznych w rozumieniu Załącznika 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2,

b) zaopatrywania statków powietrznych w paliwo

– z wyjątkiem wykonywanej przez przewoźników lotniczych obsługi naziemnej własnych statków powietrznych i ładunków;”,

– uchyla się pkt 5,

– pkt 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6) projektowanie, produkcja i obsługa techniczna statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego, zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1592/2002/WE;

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

– dodaje się pkt 9 i 10 w brzmieniu:

„9) prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie szkoleń w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego;

10) prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie wykonywania zadań zarejestrowanego agenta.”,

b) w ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

78) art. 161 otrzymuje brzmienie:

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

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

3. Certyfikat wydaje się na czas oznaczony, nie dłuższy jednak niż 12 miesięcy, jeżeli jest

wydawany po raz pierwszy, i nie dłuższy niż 36 miesięcy – przy kolejnym przedłużeniu, jeżeli przepisy Unii Europejskiej nie stanowią inaczej.

4. Prezes Urzędu odmawia wydania certyfikatu, jeżeli stwierdzi, że wnioskodawca nie spełnił wymagań ustanowionych dla wnioskowanej działalności lotniczej.
5. W razie stwierdzenia, że posiadacz certyfikatu przestał spełniać wymagania przewidziane przepisami prawa do wydania lub utrzymania certyfikatu, Prezes Urzędu wzywa zainteresowany podmiot do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa, w określonym terminie, pod rygorem zawieszenia ważności certyfikatu, ograniczenia uprawnień wynikających z certyfikatu lub cofnięcia wydanego certyfikatu, w zależności od stopnia stwierdzonych naruszeń bezpieczeństwa prowadzonej działalności lotniczej.
6. Po bezskutecznym upływie terminu, o którym mowa w ust. 5, Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, zawiesza ważność certyfikatu, ogranicza uprawnienia wynikające z certyfikatu lub cofa certyfikat, w zależności od stopnia stwierdzonych naruszeń bezpieczeństwa prowadzonej działalności lotniczej.
7. W decyzji administracyjnej o zawieszeniu ważności certyfikatu lub ograniczeniu uprawnień wynikających z certyfikatu, Prezes Urzędu określa termin, na jaki certyfikat

zostaje zawieszony lub ograniczony, rodzaj stwierdzonych nieprawidłowości oraz termin ich usunięcia.”;

79) w art. 162:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

b) uchyla się ust. 3 i 4;

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

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

- 1) wynika to z umowy międzynarodowej lub przepisów międzynarodowych, lub
- 2) wymagania stawiane przy jego wydaniu nie były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Certyfikat zagraniczny może zostać uznany przez Prezesa Urzędu, jeżeli jego posiadanie jest wymagane przez umowy

międzynarodowe, przepisy międzynarodowe albo przepisy prawa polskiego określające warunki prowadzenia działalności gospodarczej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub na rzecz podmiotów polskich.

3. Certyfikat zagraniczny podlega uznaniu w całości wraz ze wszystkimi wpisanymi do niego uprawnieniami, zezwoleniami i ograniczeniami. Uznanie certyfikatu zagranicznego nie może być wydane na czas dłuższy niż okres ważności certyfikatu uznawanego.
4. Prezes Urzędu może uzależnić uznanie certyfikatu zagranicznego od wyniku audytu, przeprowadzonego u posiadacza tego certyfikatu.
5. Prezes Urzędu cofa uznanie certyfikatu zagranicznego, jeżeli stwierdzi, że jego posiadacz przestał spełniać wymagania przepisów prawa ustanowionych dla uznania certyfikatu.
6. Uznanie certyfikatu zagranicznego wygasa w przypadku cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia uprawnień wynikających z certyfikatu przez organ państwa obcego lub przez właściwą instytucję wyspecjalizowaną, która certyfikat wydała.
7. Uznanie certyfikatu zagranicznego, odmowa jego uznania i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.”;

81) w art. 163:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) uchyla się pkt 2,

c) po pkt 3 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

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

82) w art. 164:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

1) lotów lokalnych;

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

b) uchyla się ust. 3;

83) w art. 167 w ust. 3 uchyla się pkt 5 i 6;

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

„Art. 167a. W przypadku, o którym mowa w art. 11 ust. 2 rozporządzenia nr 2407/92/EWG, Prezes Urzędu może zobowiązać koncesjonariusza do

przedstawienia w wyznaczonym terminie dokumentów potwierdzających spełnianie warunków wymaganych do uzyskania koncesji.”;

85) w art. 173:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

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

„1a. Obowiązek uzyskania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, nie dotyczy przewoźników lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną własnych statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku.”;

86) w art. 174:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna;
- 3) spółka kapitałowa z siedzibą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego

Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, której co najmniej dwóch członków zarządu posiada udokumentowaną znajomość języka polskiego, z zastrzeżeniem ust. 3 pkt 6.”,

b) w ust. 3:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

– w pkt 6 lit. a otrzymuje brzmienie:

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

- nie mniej niż 51 % udziałów lub akcji w całkowitym kapitale założycielskim spółki,
- decydujący wpływ na ilość głosów, skład, decyzje i kontrolę organów zarządzających spółki, dysponowanie majątkiem spółki oraz na prowadzenie jej działalności;”

c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Przez osoby zagraniczne, o których mowa w ust. 3 pkt 6, rozumie się osoby niemające siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i innych państw członkowskich Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej oraz państw członkowskich

Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.”;

87) w art. 175:

a) w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) miejsce wykonywania działalności (lotnisko).”

b) w ust. 2:

– w pkt 1:

– lit. a otrzymuje brzmienie:

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

– uchyla się lit. c,

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

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

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

ochrony lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji;”,

c) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

d) ust. 5 – 7 otrzymują brzmienie:

„5. Zezwoleń, o których mowa w art. 173 ust. 1, udziela się na czas oznaczony:

1) nie krótszy niż 5 lat i nie dłuższy niż 50 lat – w przypadku zezwoleń, o których mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1;

2) zgodny z żądaniem strony wskazanym we wniosku – w przypadku zezwoleń, o których mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, z zastrzeżeniem pkt 3;

3) zgodny z żądaniem strony wskazanym we wniosku, jednak nie dłuższy niż 7 lat – w przypadku zezwoleń, o których mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, udzielanych w kategoriach usług określonych w art. 176 pkt 3 – 5 i 7, jeżeli wybór agenta obsługi naziemnej nastąpił w drodze konkursu, o którym mowa w art. 179 ust. 4.

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

1) osobę wnioskodawcy, jego adres oraz siedzibę lub miejsce zamieszkania;

2) przedmiot działalności;

- 3) strukturę kapitałową przedsiębiorcy – w przypadku zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego;
 - 4) miejsce wykonywania działalności;
 - 5) termin rozpoczęcia działalności;
 - 6) okres ważności zezwolenia;
 - 7) szczególne warunki wykonywania działalności.
7. Podmiot prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany:
- 1) zachowywać warunki prowadzenia działalności określone w decyzjach administracyjnych Prezesa Urzędu;
 - 2) zgłaszać Prezesowi Urzędu zmiany danych zawartych w wydanych przez Prezesa Urzędu decyzjach administracyjnych dotyczących tego podmiotu;
 - 3) przekazywać do wiadomości Prezesa Urzędu sprawozdanie z działalności oraz roczne sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy, wraz z opinią biegłego rewidenta, jeżeli obowiązek sporządzania i poddania sprawozdania badaniu wynika z przepisów o rachunkowości, a na żądanie Prezesa Urzędu – inne informacje i dokumenty istotne dla oceny działalności przedsiębiorstwa w latach następnych;
 - 4) zapewniać użycie właściwego, specjalistycznego sprzętu oraz powierzać czynności

w zakresie prowadzonej działalności osobom posiadającym odpowiednie kwalifikacje;

- 5) zawiadamiać Prezesa Urzędu o zamierzonym zawieszeniu lub zakończeniu działalności;
- 6) umożliwić osobom uprawnionym przeprowadzenie kontroli działalności jego przedsiębiorstwa;
- 7) powiadamiać Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem, co najmniej 14 dni, o zamiarze nabycia akcji lub udziałów, o których mowa w art. 64.”;

88) art. 176 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników;
- 2) obsługę pasażerów;
- 3) obsługę bagażu;
- 4) obsługę ładunków (towarów i poczty);
- 5) obsługę płytową;
- 6) obsługę statków powietrznych;
- 7) obsługę w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne;

- 8) obsługę techniczną i administracyjną statków powietrznych;
- 9) obsługę operacyjną lotu i administracyjną załóg statków powietrznych;
- 10) transport naziemny;
- 11) obsługę w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych (catering).”;

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

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

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

2. Ograniczenia w liczbie podmiotów, o których mowa w ust. 1, może wprowadzić:

1) w portach lotniczych, w których roczna wielkość ruchu jest równa lub większa niż 2.000.000 pasażerów lub 50.000 ton ładunku – Prezes Urzędu;

2) w pozostałych portach lotniczych – zarządzający lotniskiem.

3. Do usług obsługi naziemnej, o której mowa w ust. 1, stosuje się przepisy o ochronie

konkurencji i konsumentów, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy oraz przepisów międzynarodowych. Przepisów art. 179 – 181 nie stosuje się do portów lotniczych, o których mowa w ust. 2 pkt 2.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, zarządzający lotniskiem informuje Prezesa Urzędu o wprowadzonych ograniczeniach oraz dokonuje wyboru przedsiębiorcy mającego świadczyć usługi obsługi naziemnej, na podstawie obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów.”;

90) w art. 177 w ust. 2:

- a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną na podstawie rozporządzenia nr 2407/92/EWG;”;

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

„2a) przewoźnik lotniczy nieposiadający koncesji udzielonej na podstawie rozporządzenia nr 2407/92/EWG – jeżeli wynika to z umowy międzynarodowej;”;

- c) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

91) w art. 178 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku gdy obsługę naziemną wykonuje zarządzający lotniskiem, w którym roczna wielkość ruchu jest równa lub większa niż 2.000.000 pasażerów lub 50.000 ton ładunku, nie może on subwencjonować działalności związanej z obsługą naziemną z wpływów, które osiąga z pełnienia funkcji zarządzającego lotniskiem.”;

92) art. 179 otrzymuje brzmienie:

„Art. 179. 1. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem albo z urzędu, może, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadzić ograniczenia liczby podmiotów wykonujących obsługę naziemną w porcie lotniczym na rzecz osób trzecich dla każdego rodzaju usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej, o których mowa w art. 176 pkt 3 – 5 i 7, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Nie ogranicza się liczby podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich poniżej dwóch dla każdego rodzaju usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej, o których mowa w ust. 1, przy czym co najmniej jeden z działających podmiotów nie może być bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez:

- 1) zarządzającego lotniskiem;
- 2) użytkownika portu lotniczego przewożącego więcej niż 25 % pasażerów lub

ładunków odnotowanych w porcie lotniczym w roku poprzedzającym rok, w którym dokonano wyboru podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej;

- 3) organ kontrolujący lub kontrolowany bezpośrednio lub pośrednio przez zarządzającego lotniskiem lub użytkownika, o którym mowa w pkt 2.
3. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem, może, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadzić ograniczenia liczby podmiotów wykonujących obsługę naziemną na rzecz osób trzecich w porcie lotniczym w odniesieniu do każdego rodzaju usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej, o których mowa w art. 176, w którym występują ograniczenia dysponowanej powierzchni lub przepustowości.
 4. W przypadku ograniczenia liczby podmiotów, o których mowa w ust. 1 – 3, wybór przedsiębiorcy jest dokonywany w drodze konkursu, o którym mowa w art. 181b.”;

93) w art. 180:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zarządzający lotniskiem jest obowiązany umożliwić korzystanie z urządzeń i powierzchni lotniska oraz z jego scentralizowanej infrastruktury przedsiębiorcom świadczącym obsługę naziemną na rzecz osób trzecich na podstawie zezwolenia Prezesa Urzędu oraz użytkownikom wykonującym własną

obsługę naziemną statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku, na zasadach niepowodujących dyskryminacji i nieograniczających uczciwą konkurencję.”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

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

94) art. 181 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 181. 1. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadzić ograniczenia liczby podmiotów wykonujących własną obsługę naziemną statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku w odniesieniu do każdego rodzaju usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej, o których mowa w art. 176 pkt 3 – 5 i 7.
2. Nie ogranicza się liczby podmiotów wykonujących własną obsługę naziemną statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku poniżej dwóch dla każdego rodzaju usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej, o których mowa w ust. 1.
3. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem, może, w drodze decyzji

administracyjnej, wprowadzić ograniczenia liczby podmiotów wykonujących własną obsługę naziemną statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku w odniesieniu do każdego rodzaju usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej, o których mowa w art. 176, w porcie lotniczym, w którym występują ograniczenia dysponowanej powierzchni lub przepustowości.

4. W przypadku ograniczenia liczby podmiotów, o których mowa w ust. 1 i 3, wybór przedsiębiorcy jest dokonywany w drodze konkursu na podstawie kryteriów, o których mowa w art. 181b ust. 1.”;

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

„Art. 181a. 1. Prezes Urzędu może odmówić wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, albo zawiesić wydane zezwolenie, w odniesieniu do przedsiębiorcy pochodzącego z państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacja Szwajcarska lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, jeżeli państwo to, w zakresie dostępu do rynku obsługi naziemnej:

- 1) nie traktuje użytkowników lotniska wykonujących obsługę naziemną pochodzących z Rzeczypospolitej

Polskiej w sposób porównywalny do tego, w jaki Rzeczpospolita Polska traktuje podmioty pochodzące z tego państwa,

- 2) nie traktuje użytkowników lotniska wykonujących obsługę naziemną pochodzących z Rzeczypospolitej Polskiej w sposób porównywalny do tego, w jaki państwo to traktuje podmioty własne lub
- 3) traktuje w sposób uprzywilejowany wykonujących obsługę naziemną użytkowników lotniska pochodzących z innych państw trzecich niż podmioty pochodzące z Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Prezes Urzędu może cofnąć zawieszone zezwolenie, jeżeli w okresie 6 miesięcy od dnia jego zawieszenia nie ustały przesłanki, o których mowa w ust. 1.
3. O każdym przypadku zawieszenia zezwolenia i jego cofnięcia Prezes Urzędu informuje Komisję Europejską.

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

Urzędu, warunki konkursu są określane przez Prezesa Urzędu po konsultacji z komitetem przewoźników portu lotniczego oraz zarządzającym lotniskiem.

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

96) art. 182 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) szczegółowy wykaz rodzajów usług w poszczególnych kategoriach, o których mowa w art. 176,
- 2) szczegółowe warunki i tryb udzielania zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej oraz dokumenty i informacje, jakie powinni przedstawić ubiegający się o zezwolenia, oraz warunki, jakie musi spełniać podmiot ubiegający się o zezwolenie,

- 3) szczegółowe warunki stosowane przy wprowadzaniu ograniczeń, o których mowa w art. 179 ust. 1 i 3 i art. 181 ust. 1 i 3,
 - 4) szczegółowe warunki i sposób organizowania i przeprowadzania konkursu, o którym mowa w art. 179 ust. 4 i art. 181 ust. 4 – w przypadku wprowadzenia ograniczeń,
 - 5) szczegółowe warunki udostępniania i korzystania z infrastruktury lotniska oraz ustalania i pobierania opłat za dostęp do urządzeń i powierzchni lotniska oraz opłat za użytkowanie scentralizowanej infrastruktury
- mając na uwadze liczbę obsługiwanych, w ciągu roku, w danym porcie lotniczym pasażerów i ładunków, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych.”;

97) po art. 186a dodaje się art. 186b – 186e w brzmieniu:

- „Art. 186b. 1. Zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym wykonuje:
- 1) zarządzający lotniskiem w zakresie kontroli osób, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych:
 - a) w związku z przewozem lotniczym,
 - b) w obszarze przejść ze strefy ogólnodostępnej do strefy zastrzeżonej lotniska;
 - 2) zarejestrowany agent w rozumieniu rozporządzenia nr 2320/2002/WE, działający przez podlegającą mu

specjalistyczną uzbrojoną formację ochronną, w zakresie określonym w rozporządzeniu nr 622/2003/WE.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, są wykonywane pod nadzorem Prezesa Urzędu, który w zakresie wykonywania zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 1, współdziała ze Strażą Graniczną.
3. Straż Graniczna w zakresie współdziałania w nadzorze, o którym mowa w ust. 2, jest uprawniona do samodzielnego podejmowania działań, polegających na:
 - 1) obserwowaniu funkcjonowania punktu kontroli bezpieczeństwa;
 - 2) kontrolowaniu liczby pracowników służby ochrony lotniska na stanowisku kontroli bezpieczeństwa oraz niezwłocznym sygnalizowaniu zarządzającemu ewentualnych wątpliwości odnośnie do stanu psychofizycznego pracowników służby ochrony lotniska;
 - 3) niezwłocznym reagowaniu na naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze strony pracowników służby ochrony lotniska;
 - 4) niezwłocznym kierowaniu wniosków do zarządzającego lotniskiem w sprawie usunięcia stwierdzonych poważnych uchybień oraz informowaniu o tych uchybieniach Prezesa Urzędu;

- 5) dokonywaniu kontroli posiadania certyfikatów, o których mowa w ust. 11, związanych z kwalifikacjami dokonujących kontroli bezpieczeństwa pracowników służby ochrony lotniska;
 - 6) potwierdzaniu zgodności wyposażenia stanowisk kontroli bezpieczeństwa z obowiązującymi w tym zakresie wymogami, w szczególności z Krajowym Programem Ochrony Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 187;
 - 7) niezwłocznym reagowaniu na sygnały o zakłóceniu porządku publicznego w punkcie kontroli bezpieczeństwa oraz przyległym do niego rejonie.
4. W porcie lotniczym zarządzający dla realizacji zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 1, jest obowiązany do powołania wewnętrznej służby ochrony. Na pozostałych lotniskach zarządzający, zadania te realizuje przez powołaną przez siebie wewnętrzną służbę ochrony albo podlegającą mu specjalistyczną uzbrojoną formację ochronną.
5. Służba ochrony lotniska wykonuje zadania w zakresie:
- 1) prowadzenia kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1 pkt 1;
 - 2) kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;
 - 3) kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem;

- 4) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej:
 - a) osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa lotniska oraz pasażera naruszającego warunki przewozu,
 - b) osoby, która bez upoważnienia uzyskała lub usiłowała uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska,
 - c) osoby, która popełniła lub usiłowała popełnić akt bezprawnej ingerencji;
- 5) ochrony strefy zastrzeżonej lotniska;
- 6) czynności, o których mowa w art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.
6. Służba ochrony lotniska przy wykonywaniu zadań, o których mowa w ust. 5, współdziała z właściwymi służbami lub organami.
7. W przypadku realizacji zadań przekraczających kompetencje służby ochrony lotniska w zakresie kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, o których mowa w ust. 5, zarządzający lotniskiem powiadamia Straż Graniczną.
8. Pracownicy służby ochrony lotniska, realizujący zadania, o których mowa w ust. 5 pkt 1 – 5, są obowiązani posiadać licencję pracownika ochrony fizycznej pierwszego stopnia, a w przypadku

realizacji zadań, o których mowa w ust. 5 pkt 6, licencję pracownika zabezpieczenia technicznego w rozumieniu ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

9. Specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna, o której mowa w ust. 1 pkt 2, działa zgodnie z przepisami ustawy i jest powoływana na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.
10. Straż Graniczna, niezależnie od postanowień odrębnych przepisów, posiada prawo do sprawdzania poprawności przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa przez podmioty, o których mowa w ust. 1. O wynikach przeprowadzonego sprawdzenia każdorazowo niezwłocznie informuje Prezesa Urzędu.
11. Kontrolę, o której mowa w ust. 1, wykonują osoby wpisane do prowadzonego przez Prezesa Urzędu wykazu operatorów kontroli bezpieczeństwa, posiadające certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany przez Prezesa Urzędu zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 3 lub odpowiedni certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany przez ośrodek szkoleniowy ICAO, ECAC, Unii Europejskiej.
12. Prezes Urzędu dokonuje wpisu osoby do wykazu, o którym mowa w ust. 11, po

uzyskaniu od Straży Granicznej informacji o braku negatywnych przesłanek do wykonywania przez tę osobę kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w zakresie określonym w rozporządzeniu nr 2320/2002/WE.

13. Straż Graniczna udziela informacji, o której mowa w ust. 12, w terminie 21 dni od dnia wystąpienia Prezesa Urzędu.
14. Organy władzy publicznej są obowiązane do udzielenia, na wniosek Komendanta Głównego Straży Granicznej, informacji, o której mowa w ust. 12, o osobie ubiegającej się o wpis do wykazu, o którym mowa w ust. 11, w terminie 10 dni od dnia otrzymania wniosku.
15. Komendant Główny Straży Granicznej, w szczególnie uzasadnionych przypadkach związanych z koniecznością zapewnienia porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego, może, na wniosek Prezesa Urzędu, skierować funkcjonariuszy Straży Granicznej do wykonywania kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.
16. Koszty związane z wykonywaniem przez Straż Graniczną kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w sytuacjach, o których mowa w ust. 15, ponosi zarządzający lotniskiem.

Art. 186c. 1. Prezes Urzędu wyznacza zarejestrowanych agentów, o których mowa w art. 186b ust. 1

pkt 2, w drodze decyzji administracyjnej, po sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz po uzyskaniu od Straży Granicznej informacji o braku negatywnych przesłanek do wydania tej decyzji. Prezes Urzędu prowadzi rejestr zarejestrowanych agentów.

2. Wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się na wniosek, do którego dołącza się:
 - 1) program ochrony podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 1, uwzględniający wymogi, o których mowa w odrębnych przepisach wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego;
 - 2) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie zobowiązuje się do przestrzegania wymagań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, w tym postanowień programu, o którym mowa w pkt 1, oraz do niezwłocznego zgłaszania Prezesowi Urzędu wszelkich zmian w programie;
 - 3) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie poddaje się czynnościom audytorskim realizowanym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 2.

3. Prezes Urzędu weryfikuje informacje, o których mowa w ust. 2, w celu potwierdzenia spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.
4. Straż Graniczna udziela informacji, o której mowa w ust. 1, w terminie 21 dni od dnia wystąpienia Prezesa Urzędu.
5. Prezes Urzędu wykreśla zarejestrowanego agenta z rejestru, jeżeli stwierdzi, że utracił on zdolność do wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, oraz nie spełnia on wymogów nałożonych na niego w zakresie ochrony.

Art. 186d. 1. Pracownik służby ochrony lotniska przy wykonywaniu zadań z zakresu kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz ochrony osób i mienia w granicach chronionych obszarów, obiektów i urzędzeń w tym na pograniczu strefy ogólnodostępnej ze strefą zastrzeżoną lotniska, niezależnie od uprawnień określonych w ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, ma prawo do:

- 1) niedopuszczenia do wejścia na obszar lub do obiektu podlegającego ochronie osoby nieposiadającej wymaganych uprawnień;
- 2) dokonywania kontroli manualnej i przeglądania zawartości bagażu;
- 3) sprawdzania ładunków i przesyłek pocztowych;

- 4) stosowania urządzeń technicznych do wykrywania urządzeń, przedmiotów lub substancji, których posiadanie jest zabronione bądź które mogą stanowić przedmiot niebezpieczny.
2. Kontrolą manualną jest zespół czynności kontroli bezpieczeństwa wykonywanych ręcznie bez ingerencji w wewnętrzne powłoki ciała oraz w sposób powodujący w jak najmniejszym stopniu naruszenie intymności, w celu wykrycia w odzieży lub na ciele, oraz w przedmiotach osobistych kontrolowanej osoby zabronionych przedmiotów, urządzeń lub substancji. Za zgodą kontrolowanej osoby, kontrola ta może być przeprowadzana przez osobę przeciwnej płci.
 3. Za zgodą kontrolowanej osoby kontrola manualna może obejmować także dokonanie oglądu powierzchni jej ciała przez pracownika służby ochrony lotniska tej samej płci, w warunkach gwarantujących zachowanie intymności. Za zgodą osoby kontrolowanej czynność ta może być dokonana przez pracownika służby ochrony lotniska przeciwnej płci niż kontrolowana osoba.
 4. Przepisy ust. 1 – 3 stosuje się odpowiednio do zadań i uprawnień specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej, o której mowa w art. 186b ust. 1 pkt 2.

- Art. 186e. 1. Prezes Urzędu prowadzi analizę stanu zagrożenia lotnictwa cywilnego aktami bezprawnej ingerencji.
2. Organy administracji publicznej, służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne oraz podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą przekazują Prezesowi Urzędu informacje o wszelkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na poziom ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.
 3. Podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą przekazują Prezesowi Urzędu w szczególności informacje o zdarzeniach noszących znamiona aktu bezprawnej ingerencji lub mogących być próbą dokonania aktu bezprawnej ingerencji.
 4. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, po zasięgnięciu opinii Komendanta Głównego Straży Granicznej wydanej w terminie określonym przez Prezesa Urzędu, może w sytuacji kryzysowej wprowadzić dodatkowe środki ochrony bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych.
 5. Decyzji, o której mowa w ust. 4, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
 6. Decyzję, o której mowa w ust. 4, doręcza się w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu, poczty elektronicznej, przy wykorzystaniu teleksowej łączności lot-

niczej albo, w uzasadnionych przypadkach, ogłasza się ustnie.”;

98) art. 187 otrzymuje brzmienie:

„Art. 187. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ustala, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego, określający sposoby realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, w tym dotyczące:

- 1) organizacji ochrony, działań zapobiegawczych i działań w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji,
- 2) współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa Urzędu, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, znanych nadawców w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 2320/2002/WE, oraz innych organów i służb publicznych,
- 3) wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym osób, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych, prowadzoną przez podmioty, o których mowa w art. 186b ust. 1,

- 4) metod i środków sprawdzania poprawności przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 186b ust. 10,
- 5) sposobów współdziałania, o których mowa w art. 186b ust. 6;
- 6) wymogów, jakie muszą być spełnione przy wykorzystaniu psów służbowych podczas kontroli bezpieczeństwa,
- 7) sposobów przekazywania, gromadzenia i postępowania z informacjami, o których mowa w art. 186e ust. 2 i 3,
- 8) wzór decyzji, o której mowa w art. 186e ust. 4

– z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz rozporządzenia nr 2320/2002/WE.”;

99) w art. 188:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zadania ochrony są realizowane zgodnie z programami ochrony poszczególnych lotnisk, przewoźników lotniczych i innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą.”,

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

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

- 1b. W portach lotniczych zadania, o których mowa w ust. 1, są realizowane przy pomocy zespołów ochrony lotniska oraz centrum koordynacji antykryzysowej powołanych przez zarządzającego lotniskiem.
- 1c. Jeżeli infrastruktura lub lokalizacja małego portu lotniczego w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 2320/2002/WE lub lotniska nie będącego portem lotniczym nie pozwala na skuteczne zastosowanie środków, metod i postępowań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 187, Prezes Urzędu, działając w zakresie określonym w przepisach prawa Unii Europejskiej, na wniosek zarządzającego lotniskiem wyraża, w drodze decyzji administracyjnej, zgodę na zastosowanie określonych przez zarządzającego działań zastępczych, jeżeli przeprowadzona dla tego portu lotniczego analiza ryzyka wykaże, że nie spowoduje to zmniejszenia poziomu ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji.
- 1d. Operacje lotnicze realizowane z lotnisk, o których mowa w ust. 1c, nie mogą w szczególności prowadzić do zaistnienia sytuacji polegających na:
- 1) braku możliwości skutecznej ochrony realizowanych w tym samym czasie kilku operacji lotniczych;
 - 2) braku możliwości skutecznej realizacji kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunku przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty;

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

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

c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej jest obowiązana zapewnić ochronę lotniczych urządzeń naziemnych przy użyciu barier technicznych znajdujących się odpowiednio pod kontrolą Straży Granicznej, Policji lub służby ochrony lotniska albo specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej utworzonej na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, realizującej zadania na rzecz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą poza terenem lotniska.”;

100) po art. 188 dodaje się art. 188a – 188c w brzmieniu:

„Art. 188a. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza strefy zastrzeżone lotniska oraz części krytyczne tych stref, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1138/2004 z dnia 21 czerwca 2004 r. ustanawiającym wspólną definicję części krytycznych stref zastrzeżonych w portach lotniczych

(Dz. Urz. WE L 221 z 21.06.2004), a także przejścia do tych stref.

2. Strefy i przejścia, o których mowa w ust. 1, wyznacza się w uzgodnieniu z:
 - 1) Policją;
 - 2) Strażą Graniczną;
 - 3) Służbą Celną;
 - 4) Prezesem Urzędu.
3. Strefy i przejścia, o których mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem określa w programie ochrony lotniska.
4. W celu dopuszczenia osób, o których mowa w pkt 2.2.1. ii załącznika do rozporządzenia nr 2320/2002/WE, do strefy zastrzeżonej lotniska, zarządzający lotniskiem w ramach sprawdzenia przeszłości tych osób, zgodnie z pkt 1.5 załącznika do tego rozporządzenia, występuje do Straży Granicznej o udzielenie stosownej informacji.
5. Strefy zastrzeżone znajdujące się poza terenem lotniska wyznacza się w miejscach lokalizacji:
 - 1) radaru;
 - 2) lotniczych urządzeń naziemnych, w tym w szczególności systemu lądowania według wskazań przyrządów (ILS), radiolatarni ogólnokierunkowej VHF (VOR), radiolatarni bezkierunkowej (NDB);
 - 3) anteny radiowej wysokiej częstotliwości;

- 4) generatorów prądu;
 - 5) stacji meteorologicznej;
 - 6) magazynów paliw;
 - 7) pomieszczeń producentów zaopatrzenia pokładowego;
 - 8) magazynów ładunków przeznaczonych do przewozu lotniczego;
 - 9) baz technicznych przewoźników lotniczych prowadzących działalność z terenu danego lotniska.
6. Strefy zastrzeżone, o których mowa w ust. 5, wyznacza właściciel urządzeń lub obiektów położonych w tej strefie po uzyskaniu zgody:
- 1) właściciela lub innego posiadacza terenu, na którym znajdują się urządzenia lub obiekty;
 - 2) zarządzającego lotniskiem, na rzecz którego jest prowadzona działalność;
 - 3) Straży Granicznej;
 - 4) Policji;
 - 5) Służby Celnej;
 - 6) Prezesa Urzędu.
7. Za ochronę stref zastrzeżonych, o których mowa w ust. 5, odpowiada właściciel urządzeń lub obiektów wymienionych w ust. 5.

Art. 188b. 1. Prezes Urzędu wydaje, na wniosek polskiego przewoźnika lotniczego, certyfikat

członka załogi statku powietrznego, zwany dalej „CMC”.

2. CMC uprawnia do przekraczania granicy państwowej w obszarze lotniczego przejścia granicznego w ramach wykonywania obowiązków służbowych członka załogi statku powietrznego oraz potwierdza tożsamość osoby w nim wskazanej w zakresie danych, jakie ten dokument zawiera.
3. CMC wydaje się członkowi załogi statku powietrznego, po uzyskaniu od Straży Granicznej informacji o braku negatywnych przesłanek do jego wydania:
 - 1) wykonującemu zadania na rzecz polskiego przewoźnika lotniczego na podstawie umowy o pracę lub umowy cywilnoprawnej;
 - 2) posiadającemu kwalifikacje konieczne do wykonywania obowiązków członka załogi statku powietrznego.
4. W celu wydania CMC Prezes Urzędu, dokonując sprawdzenia, o którym mowa w art. 188a ust. 4, występuje do Straży Granicznej o udzielenie stosownych informacji.
5. CMC wydaje się na czas określony.
6. Prezes Urzędu cofa CMC w razie ustania okoliczności uzasadniających jego wydanie.

7. Wydanie CMC, odmowa jego wydania oraz cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.

8. Prezes Urzędu prowadzi rejestr osób posiadających CMC.

Art. 188c. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadza odstępstwa od wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w rozporządzeniu nr 2320/2002/WE.”;

101) w art. 189 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 187, a także biorąc pod uwagę rodzaje lotnisk:

1) szczegółowe wymagania dotyczące programów ochrony, o których mowa w art. 188;

2) szczegółowe zadania w zakresie nadzoru lotniczego Prezesa Urzędu oraz innych służb i organów, a także zadania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, zarządzających lotniskami i podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.”;

102) art. 189a otrzymuje brzmienie:

„Art. 189a. 1. Organy administracji publicznej i służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i porzą-

dek publiczny, Prezes Urzędu, zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz inne organy i służby publiczne podejmują działania i współpracują w zakresie wypracowania, wdrożenia i nadzorowania systemu ułatwień administracyjnych i proceduralnych w lotnictwie cywilnym zgodnie z Krajowym Programem Ułatwień Lotnictwa Cywilnego.

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

- 1) sposób i warunki realizacji systemu ułatwień lotnictwa cywilnego, dotyczące w szczególności:
 - a) organizacji systemu ułatwień w portach lotniczych i na lotniskach oraz na pokładzie statków powietrznych,
 - b) współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa Urzędu, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, instytucji zapewniającej służby żeglugi

powietrznej oraz innych organów i służb publicznych,

c) ponoszenia i rozliczania kosztów zapewniania systemu ułatwień, w tym kosztów odpowiedniego wyposażenia,

- 2) wzór wniosku o wydanie CMC,
- 3) okres ważności oraz wzór CMC,
- 4) szczegółowy sposób postępowania przy wydawaniu CMC,
- 5) szczegółowy sposób postępowania przy utracie CMC lub utracie ważności posiadanego CMC

– z uwzględnieniem przepisów Załącznika 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz przepisów międzynarodowych.”;

103) art. 191 otrzymuje brzmienie:

„Art. 191. 1. Polski przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze w zakresie i na warunkach określonych w certyfikacie i koncesji, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. Wykonywanie przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach przez polskiego przewoźnika lotniczego wymaga uzyskania upoważnienia wydawanego przez Prezesa Urzędu.

3. Jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe lub prawo państwa, w którego granicach mają być wykonywane przewozy lotnicze, Prezes Urzędu dokonuje wyznaczenia, niezależnie od upoważnienia, o którym mowa w ust. 2, polskich przewoźników lotniczych uprawnionych do wykonywania przewozów na określonych trasach lub obszarach tego państwa, informując o tym jego właściwy organ.
4. Przy upoważnianiu i wyznaczaniu polskich przewoźników lotniczych uwzględnia się interes publiczny oraz potrzeby rozwoju polskiego transportu.
5. Prezes Urzędu może odmówić udzielenia upoważnienia lub dokonać wyznaczenia ubiegającemu się o nie polskiemu przewoźnikowi lotniczemu albo ograniczyć je – w szczególności w odniesieniu do oferowanej zdolności przewozowej – w przypadkach, gdy:
 - 1) jest to konieczne ze względu na ograniczenia wynikające z umów lub przepisów międzynarodowych;
 - 2) jest to uzasadnione w celu uniknięcia poważnego ograniczenia możliwości skutecznego konkurencyjnego konkurowania polskich przewoźników lotniczych z przewoźnikami lotniczymi innymi niż określonymi w ust. 1 i art. 192a ust. 1;

- 3) jest to uzasadnione potrzebą umożliwienia opłacalności regularnych przewozów na linii lotniczej już obsługiwanej, na której nie ma potrzeby zwiększenia oferowanej zdolności przewozowej;
 - 4) wykonywanie lotów regularnych na danej linii zostało już wcześniej powierzone innemu przewoźnikowi lotniczemu na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej.
6. Jeżeli o upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, występuje dwóch lub więcej przewoźników lotniczych ubiegających się o upoważnienie do wykonywania przewozów lotniczych na tej samej trasie, w przypadku ograniczonych praw przewozowych, Prezes Urzędu udziela upoważnienia przewoźnikowi, po przeprowadzeniu konkursu, w którym jako kryteria oceny przyjmuje się w szczególności:
- 1) zdolność do zapewnienia przez przewoźnika właściwego poziomu usług i konkurencyjnego poziomu opłat za przewozy oraz skutecznego konkurowania z przewoźnikami lotniczymi innymi niż określani w ust. 1 i art. 192a ust. 1;
 - 2) wcześniej poniesione nakłady na rozwój połączenia, będącego przedmiotem konkursu, i dotychczas osiągnięte przez niego wyniki ekonomiczne.

7. Prezes Urzędu, na uzasadniony wniosek zainteresowanego przewoźnika, może dokonać oceny efektywności wykorzystywania ograniczonych praw przewozowych, cofnąć upoważnienie i przeprowadzić konkurs.
8. Upoważnienie lub wyznaczenie mogą być cofnięte, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego.
9. Upoważnienie, które zostało udzielone w wyniku konkursu, o którym mowa w ust. 6, może ponadto być cofnięte w szczególności, gdy przewoźnik lotniczy:
 - 1) nie rozpoczął wykonywania przewozów lotniczych do końca sezonu rozkładowego następującego po sezonie, w którym upoważnienie zostało mu przyznane,
 - 2) przerwał wykonywanie przewozów lotniczych, do których został upoważniony, i nie wznowił ich w czasie jednego kolejnego sezonu rozkładowego
– chyba że udowodni, że niewykonywanie przewozów lotniczych było następstwem okoliczności, na które nie miał wpływu;
 - 3) złożył pisemny wniosek do Prezesa Urzędu, informujący o zaprzestaniu korzystania z przyznanych praw przewozowych;

- 4) nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego.
10. Upoważnienie przyznane bez konieczności przeprowadzenia konkursu, o którym mowa w ust. 6, lub wyznaczenie mogą być ograniczone, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego.
11. Przewoźnik lotniczy jest obowiązany zawiadomić Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni, o planowanym zaprzestaniu wykonywania regularnego przewozu na trasie, do obsługi której został upoważniony w wyniku konkursu, o którym mowa w ust. 6, podając jego przyczynę.
12. Upoważnienie, jego odmowa, ograniczenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.”;

104) po art. 191 dodaje się art. 191a w brzmieniu:

„Art. 191a. 1. Prezes Urzędu odmawia wydania upoważnienia do wykonywania przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach, jeżeli przewoźnik:

- 1) znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE, lub
- 2) zamierza wykonać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu statku powietrznego

wynajętego od innego przewoźnika znajdującego się w wykazie.

2. Prezes Urzędu zawiesza, na okres do 6 miesięcy, upoważnienie udzielone przewoźnikowi lotniczemu, jeżeli przewoźnik spełnia przesłanki, o których mowa w ust. 1.
3. Prezes Urzędu cofa przewoźnikowi lotniczemu zawieszony upoważnienie, jeżeli po upływie okresu zawieszenia nie ustała jego przyczyna.”;

105) w art. 192a w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zgodną z przepisami polskimi i międzynarodowymi polisę ubezpieczeniową lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów i poczty oraz w stosunku do osób trzecich;”;

106) w art. 193:

a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Obcy przewoźnik lotniczy może, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych, wykonywać przewozy lotnicze na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pod warunkiem posiadania koncesji udzielonej na podstawie rozporządzenia nr 2407/92/EWG tylko w zakresie i na warunkach określonych w zezwoleniu wydanym na wniosek obcego przewoźnika przez Prezesa Urzędu.”,

b) w ust. 2 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) w przypadku pojedynczych nieregularnych lotów handlowych wykonywanych przez przewoźników lotniczych posiadających koncesję udzieloną na podstawie rozporządzenia nr 2407/92/EWG przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.”,

c) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, przewoźnik lotniczy jest obowiązany poinformować Prezesa Urzędu o zamierzonym przewozie oraz, na żądanie Prezesa Urzędu, dostarczyć wskazane dokumenty, o których mowa w art. 194 ust. 3. W przypadku niewywiązania się przez przewoźnika z tego obowiązku Prezes Urzędu może zabronić, w drodze decyzji administracyjnej, wykonania przewozu lotniczego. Do doręczenia decyzji stosuje się art. 195 ust. 5.”;

107) w art. 194:

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

„1a. W przypadkach niecierpiących zwłoki Prezes Urzędu może wydać zezwolenie mimo niezachowania terminu, o którym mowa w ust. 1.”,

b) w ust. 2 uchyla się pkt 5,

c) w ust. 3:

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) polisę ubezpieczeniową lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów i poczty oraz w stosunku do osób trzecich – na żądanie Prezesa Urzędu;”,

– pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) koncesję lub równoważny dokument wydany przez właściwy organ obcego państwa – na żądanie Prezesa Urzędu.”;

108) w art. 195:

a) w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) warunki wykonywania i sposób organizacji rozpoczynających się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych są zgodne z przepisami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 202 pkt 6.”,

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

„4a. Prezes Urzędu odmawia wydania zezwolenia na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1, lub cofa wydane zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 – 3, jeżeli:

- 1) przewoźnik znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;
- 2) przewoźnik zamierza wykonywać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej

obsługi tras przy użyciu statku powietrznego wynajętego od przewoźnika znajdującego się w wykazie, o którym mowa w pkt 1;

3) wprowadził zakaz, o którym mowa w art. 155a ust. 1 pkt 2.

4b. Prezes Urzędu może odmówić wydania zezwolenia na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1, lub może cofnąć wydane zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 – 3, jeżeli:

1) przewoźnik narusza przepisy w zakresie bezpieczeństwa lotniczego lub ochrony lotnictwa;

2) przewoźnik zamierza wykonywać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu statku powietrznego wynajętego od innego przewoźnika, o którym mowa w pkt 1.

4c. Prezes Urzędu ogranicza zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 – 3, w odniesieniu do statków powietrznych spełniających przesłanki określone w ust. 4a albo może ograniczyć zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 – 3, w odniesieniu do statków powietrznych spełniających przesłanki określone w ust. 4b.

4d. Prezes Urzędu zawiesza, na okres do 6 miesięcy, zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 4, oraz cofa zawieszony zezwolenie po upływie okresu, na jaki zezwolenie

zostało zawieszono, jeżeli przewoźnik lotniczy spełnia przesłanki określone w ust. 4a.”,

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Decyzję o wydaniu, odmowie wydania, ograniczeniu lub cofnięciu zezwolenia na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1, doręcza się w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu, poczty elektronicznej, przy wykorzystaniu teleksowej łączności lotniczej albo, w uzasadnionych przypadkach, ogłasza się ustnie.”;

109) po art. 195 dodaje się art. 195a w brzmieniu:

„Art. 195a. Przewoźnik lotniczy operujący do, z lub w Rzeczypospolitej Polskiej ma obowiązek przekazywania Prezesowi Urzędu statystycznych danych przewozowych dotyczących wielkości ruchu lotniczego, przewozów pasażerskich i towarowych, w terminie 30 dni od zakończenia badanego okresu, w ujęciu miesięcznym oraz sezonowym, a także na każde żądanie Prezesa Urzędu.”;

110) w art. 196:

a) uchyla się ust. 1,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przewoźnik lotniczy ustanowiony na terytorium państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacja Szwajcarska lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym może

prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu wydawanego, na wniosek tego przewoźnika, przy zachowaniu zasady wzajemności.”,

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

„2a. Przewoźnik lotniczy z państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na takich samych zasadach jak przedsiębiorca polski.”,

d) w ust. 3 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) określające podmiot reprezentujący obcego przewoźnika na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:

a) nazwisko i adres – w przypadku osoby fizycznej,

b) nazwę, siedzibę i adres oraz status – w przypadku osoby prawnej albo spółki prawa handlowego nieposiadającej osobowości prawnej.”;

111) po art. 196a dodaje się art. 196b w brzmieniu:

„Art. 196b. 1. Przewoźnik lotniczy może wykonywać regularne przewozy lotnicze na trasach do, z oraz w Rzeczypospolitej Polskiej jako przewoźnik umowny, w zakresie nieobjętym rozporządzeniem nr 2408/92/EWG, pod warunkiem uzyskania zezwolenia Prezesa Urzędu.

2. Do wniosku o udzielenie zezwolenia na przewozy, o których mowa w ust. 1, przewoźnik lotniczy dołącza następujące dokumenty:
 - 1) wyznaczenie przez właściwy organ obcego państwa do wykonywania przewozów objętych wnioskiem, jeżeli wymaga tego umowa międzynarodowa – w przypadku przewoźnika obcego;
 - 2) certyfikat wydawany przewoźnikowi lotniczemu przez właściwy organ obcego państwa – w przypadku przewoźnika obcego;
 - 3) koncesję wydaną przez właściwy organ danego państwa lub równoważny dokument;
 - 4) polisę ubezpieczeniową lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów i poczty oraz w stosunku do osób trzecich.
3. Wniosek o udzielenie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, powinien być złożony przed zamierzonym rozpoczęciem przewozów w terminie nie krótszym niż 30 dni roboczych.
4. Decyzję o wydaniu, odmowie wydania, ograniczeniu przedmiotu lub cofnięciu

zezwolenia na przewozy, o którym mowa w ust. 1, doręcza się w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu, poczty elektronicznej lub przy wykorzystaniu teleksowej łączności lotniczej.”;

112) art. 197 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 197. 1. Na wniosek wojewody lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego albo z własnej inicjatywy Prezes Urzędu może, zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia nr 2408/92/EWG, nałożyć na przewoźnika obowiązek służby publicznej polegający na świadczeniu usług publicznych, ogłaszając ten fakt w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
2. Szczegółowy tryb oraz kryteria ustanawiania obowiązku użyteczności publicznej określa rozporządzenie nr 2408/92/EWG.
3. W przypadku gdy decyzja Prezesa Urzędu, o której mowa w ust. 1, jest podejmowana na wniosek wojewody lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, wniosek w tej sprawie powinien zawierać zobowiązanie do partycypowania z Prezesem Urzędu przynajmniej w 50 % w pokryciu kosztów stanowiących rekompensatę dla przewoźnika lotniczego z tytułu wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, o której mowa w rozporządzeniu nr 2408/92/EWG.”;

113) w art. 198:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Taryfy przewozu lotniczego określające wysokość opłat za przewóz lotniczy wykonywany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo rozpoczynający się lub kończący na tym terytorium oraz związane z nim usługi, jak również warunki stosowania tych opłat, łącznie z wynagrodzeniem i warunkami oferowanymi agentom sprzedaży, są ustalane przez przewoźników lotniczych według zasad rynkowych.”,

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

„1a. Informacje o taryfach przewozu lotniczego i stawkach za przewóz towarów oraz o warunkach ich stosowania przewoźnicy lotniczy udostępniają we wszystkich miejscach rezerwacji i wystawiania lotniczych dokumentów przewozowych, z uwzględnieniem wszystkich dodatkowych opłat i podatków, które musi ponieść pasażer albo nadawca towaru dokonując zakupu lotniczego dokumentu przewozowego.

1b. Do publicznej wiadomości, w szczególności w reklamie, jest podawana cena biletu lotniczego obejmująca opłaty za przewóz lotniczy oraz wszystkie elementy dodatkowe, w szczególności opłaty dodatkowe, dopłaty i podatki (łącznie cena biletu lotniczego).

1c. Informacje, o których mowa w ust. 1a i 1b, powinny być uwzględniane także, w przypadku gdy przewoźnicy lotniczy świadczą usługi dla biur podróży.”;

114) w art. 202 uchyla się pkt 3;

115) po art. 202 dodaje się art. 202a – 202d w brzmieniu:

„Art. 202a. 1. Przewoźnik lotniczy, który wykonuje loty międzynarodowe pasażerskie do lub z Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do przekazywania informacji dotyczącej pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, którym następuje wjazd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zwanej dalej „informacją”.

2. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania do przewoźników lotniczych, którzy wykonują loty pasażerskie między Rzeczpospolitą Polską a innym państwem członkowskim Unii Europejskiej oraz między Rzeczpospolitą Polską a państwami trzecimi traktowanymi na równi z państwami Unii Europejskiej na podstawie umowy w sprawie włączenia tych państw we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku z Schengen.

3. Informacja obejmuje następujące dane:

1) imię lub imiona oraz nazwisko w pełnym brzmieniu;

2) datę urodzenia;

3) numer i rodzaj dokumentu podróży;

4) obywatelstwo;

- 5) nazwę przejścia granicznego, w którym nastąpi przekroczenie granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 6) numer lotu;
 - 7) datę i czas startu i lądowania statku powietrznego;
 - 8) liczbę pasażerów statku powietrznego;
 - 9) lotnisko wejścia pasażera na pokład statku pasażerskiego w celu odbycia podróży.
4. Przewoźnik lotniczy przekazuje informację na wniosek komendanta placówki Straży Granicznej, właściwego ze względu na miejsce przekroczenia granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej przez pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego. Komendant placówki Straży Granicznej występuje z wnioskiem, w przypadku gdy jest to konieczne do zwalczania nielegalnej migracji lub usprawnienia kontroli granicznej.
 5. Wniosek o przekazanie informacji komendant placówki Straży Granicznej sporządza w formie pisemnej lub elektronicznej i przesyła przewoźnikowi lotniczemu, co najmniej na jeden dzień przed planowanym przylotem statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W uzasadnionych przypadkach wniosek może być przekazany później, jednak nie później niż do

rozpoczęcia odprawy biletowo-bagażowej przed odlotem.

- Art. 202b. 1. Przewoźnik lotniczy, o którym mowa w art. 202a ust. 1, po zakończeniu odprawy biletowo-bagażowej pasażerów danego lotu, jednak nie później niż w chwili startu statku powietrznego, przekazuje informację komendantowi placówki Straży Granicznej w formie elektronicznej na adres poczty elektronicznej przez niego wskazany. Informacja powinna być przekazywana w sposób spełniający w zakresie transliteracji wymogi określone w Załączniku 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2.
2. Do przekazania informacji w formie elektronicznej stosuje się następujące formaty danych:
 - 1) standard uniwersalnego formatu tekstowego służącego do zapisu danych w formie elektronicznej (XML);
 - 2) standard opisu definicji struktury dokumentów zapisanych w formacie XML (XSD /schemat XML).
 3. W przypadku braku możliwości przekazania informacji w formie elektronicznej przewoźnik lotniczy przekazuje ją telefaksem w terminie, o którym mowa w ust. 1.
 4. W przypadku braku możliwości przekazania informacji w sposób, o którym mowa

w ust. 1 – 3, lub w przypadku błędu w przekazaniu informacji, przewoźnik lotniczy, po uzgodnieniu z komendantem placówki Straży Granicznej, może ją przekazać w inny sposób umożliwiający otrzymanie informacji, nie później niż przed rozpoczęciem kontroli granicznej.

5. Przewoźnik lotniczy, nie później niż w chwili wylądowania statku powietrznego, jest obowiązany powiadomić pasażerów o przekazaniu komendantowi placówki Straży Granicznej informacji oraz o prawie pasażera do wglądu do informacji znajdującej się w dyspozycji przewoźnika i poprawienia zawartych w niej danych dotyczących jego osoby.

Art. 202c. 1. Komendant placówki Straży Granicznej przechowuje informacje otrzymane w formie elektronicznej na pliku tymczasowym w systemie informatycznym placówki Straży Granicznej.

2. Komendant placówki Straży Granicznej usuwa przechowywane informacje po zakończeniu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej kontroli granicznej pasażerów danego lotu, jednak nie później niż po upływie 24 godzin od chwili przekazania informacji przez przewoźnika lotniczego.
3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się, w przypadku gdy dane objęte informacją są niezbędne do wykonywania przez Straż Graniczną lub inne organy państwa zadań mających na

celu ochronę bezpieczeństwa państwa albo ochronę bezpieczeństwa lub porządku publicznego oraz na potrzeby prowadzenia postępowania, o którym mowa w art. 209da.

Art. 202d. Przewoźnik lotniczy w terminie do 24 godzin od wylądowania statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej usuwa informację ze swojego systemu informatycznego.”;

116) w art. 205 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Polski przewoźnik lotniczy jest obowiązany przedstawić do wiadomości Prezesa Urzędu regulamin określający typowe warunki przewozu lotniczego pasażerów i bagażu oraz ładunków. Obcy przewoźnik lotniczy wykonujący przewóz do, z lub na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do dostosowania przepisów regulaminu określającego typowe warunki przewozu lotniczego pasażerów i bagażu oraz ładunków do odpowiednich przepisów obowiązujących w tym zakresie w Rzeczypospolitej Polskiej. Postanowienia regulaminu sprzeczne z przepisami prawa są nieważne.”;

117) w art. 205a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prezes Urzędu kontroluje przestrzeganie przepisów:

- 1) rozporządzenia nr 2111/2005/WE,
- 2) rozporządzenia nr 261/2004/WE,
- 3) rozporządzenia nr 1107/2006/WE

– w zakresie przestrzegania praw pasażerów lotniczych, a w szczególności rozpatruje skargi, o

których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE oraz w art. 15 ust. 2 rozporządzenia nr 1107/2006/WE.”;

118) w art. 205b:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) naruszenie prawa przez przewoźnika lotniczego, określając zakres nieprawidłowości, zaś w razie stwierdzenia naruszenia przepisu art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a, art. 10 ust. 2 i art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004/WE oraz art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2111/2005/WE określa również obowiązek i termin ich usunięcia.”,

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

„1a. Skarga, o której mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE oraz 2111/2005/WE, może być złożona w języku polskim lub angielskim.”,

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do skargi, o której mowa w ust. 1, pasażer powinien załączyć następujące dokumenty:

- 1) kopię reklamacji skierowanej do przewoźnika;
- 2) kopię odpowiedzi przewoźnika na reklamację, o której mowa w pkt 1, albo oświadczenie pasażera, że nie została ona udzielona w terminie określonym w umowie przewozu lub regulaminie przewozu, z zastrzeżeniem ust. 2a;
- 3) kopię potwierdzonej rezerwacji na dany lot;

4) oświadczenie o zgodności kopii dokumentów, o których mowa w pkt 1 – 3 z oryginałami.”,

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

„2a. Jeżeli umowa przewozu lub regulamin przewozu nie określa terminu do rozpatrzenia reklamacji, skargę, o której mowa w ust. 1, można złożyć nie wcześniej niż po upływie 30 dni od dnia złożenia reklamacji u przewoźnika.”,

e) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Ciężar udowodnienia, że uprawnienia przysługujące pasażerowi na podstawie przepisów, o których mowa w art. 205a ust. 1, nie zostały naruszone obciąża przewoźnika lotniczego.”,

f) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Do egzekucji należności wynikających z decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 2, stosuje się przepisy Kodeksu postępowania cywilnego.”;

119) w dziale XI tytuł rozdziału 3 otrzymuje brzmienie:
„Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej”;

120) art. 209 otrzymuje brzmienie:

„Art. 209. 1. Przewoźnicy lotniczy i użytkownicy statków powietrznych są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną przez nich działalnością lotniczą zgodnie z rozporządzeniem nr 785/2004/WE, z zastrzeżeniem przepisów wydanych na podstawie art. 33.

2. W przypadku niehandlowej eksploatacji statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 2.700 kg, minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do każdego pojedynczego pasażera w ramach jednego lotu z tytułu jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem, z zastrzeżeniem przepisów wydanych na podstawie art. 33, wynosi równowartość 100 000 SDR.
3. Przedsiębiorcy wykonujący obsługę naziemną oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną przez siebie działalnością lotniczą.
4. Spełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w ust. 1 i 3, ustala się na podstawie polisy lub innego dokumentu ubezpieczenia, potwierdzającego zawarcie umowy tego ubezpieczenia, wystawionego ubezpieczającemu przez zakład ubezpieczeń.
5. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii podmiotów, o których mowa w ust. 3, oraz Polskiej Izby Ubezpieczeń, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia

obowiązkowego, o którym mowa w ust. 3, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc w szczególności pod uwagę specyfikę wykonywanej działalności oraz zakres realizowanych zadań.”;

121) tytuł działu XIa otrzymuje brzmienie: „Administracyjne kary pieniężne”;

122) w art. 209a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, biorąc pod uwagę uporczywe uchylanie się od obowiązków oraz niezrealizowanie zaleceń w zakresie stwierdzonych uchybień, nałożyć karę pieniężną w wysokości od 500 do 10 000 zł na podmiot działający z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów:

- 1) rozporządzenia nr 2320/2002/WE;
- 2) rozporządzenia Komisji nr 622/2003/WE z dnia 4 kwietnia 2003 r. ustanawiającego środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.”;

123) w art. 209b w ust. 1 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) rozporządzenia nr 1107/2006/WE”;

124) po art. 209d dodaje się art. 209da w brzmieniu:

„Art. 209da. 1. Przewoźnik lotniczy, który z przyczyn leżących po jego stronie nie przekazał

informacji albo przekazał ją niepełną lub nieprawdziwą, podlega karze pieniężnej w wysokości od 13 500 do 22 500 zł za każdy lot, w którym nieprzekazano informacji lub przekazano informację niepełną lub nieprawdziwą.

2. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, ustala się uwzględniając stopień oraz okoliczności naruszenia przepisów ustawy.
3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wymierza na uzasadniony wniosek komendanta placówki Straży Granicznej, w której zasięgu terytorialnym nastąpiło przekroczenie granicy państwowej przez pasażerów statku powietrznego. Do wniosku tego komendant dołącza akta sprawy.”;

125) w art. 209e ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a – 209da, Prezes Urzędu wymierza w drodze decyzji administracyjnej.”;

126) w art. 210 w ust. 1:

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

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

b) pkt 11 i 12 otrzymują brzmienie:

„11) wbrew art. 209 ust. 1 ustawy, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku – w szczególności, działając za osobę prawną – nie dokonuje ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w zakresie lotniczej działalności gospodarczej lub innego używania statków powietrznych,

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

c) dodaje się pkt 13 – 15 w brzmieniu:

„13) wbrew obowiązkowi określönemu w art. 88 ust. 3 instaluje lub użytkuje lotnicze urządzenie naziemne niewpisane do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych, lub narusza obowiązek w zakresie bezpiecznego użytkowania tego urządzenia;

14) wbrew obowiązkowi określönemu w art. 135a ust. 1, działając we własnym imieniu lub za osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, nie powiadamia Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych o zaistniałym zdarzeniu lotniczym;

15) wbrew obowiązkowi określönemu w art. 137 ust. 4 nie zgłasza zaistniałego zdarzenia”;

127) w art. 211 w ust. 1:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wbrew obowiązkom określonym w art. 45 oraz 53a wykonuje lot z naruszeniem wymagań dotyczących ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem statków powietrznych i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza;”

b) uchyla się pkt 11,

c) dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

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

128) po art. 230 dodaje się art. 230a w brzmieniu:

„Art. 230a. 1. Organem właściwym w zakresie notyfikacji w rozumieniu art. 18 ust. 2 rozporządzenia nr 1794/2006/WE jest zgodnie z art. 21 ust. 2a ustawy Prezes Urzędu.

2. W przypadku notyfikacji, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu ogłasza informację o jej dokonaniu w swoim dzienniku urzędowym.”;

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

”	3.	Naruszenie przepisów rozporządzenia nr 1107/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą	
	3.1.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 3	od 200 do 4.800
	3.2.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 3	od 200 do 4.800
	3.3.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 4	od 200 do 4.800”

Art. 2. W ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2005 r. Nr 234, poz. 1997, z późn. zm.⁵⁾) wprowadza się następujące zmiany:

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

„5a) przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa:

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

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

„2a) dokonywania kontroli bezpieczeństwa w przejściach granicznych, w portach lotniczych oraz w środkach komunikacji lotniczej, drogowej, kolejowej i wodnej – w celu wykluczenia możliwości popełnienia przestępstw lub wykroczeń, zwłaszcza skierowanych

przeciwko nienaruszalności granicy państwowej lub bezpieczeństwa w międzynarodowej komunikacji;”.

Art. 3. W ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 23a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw wewnętrznych może upoważnić Komendanta Głównego Straży Granicznej do kontroli działalności gospodarczej w zakresie usług ochrony osób i mienia dotyczących prawidłowości dokonywania kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej w portach lotniczych.”;

2) art. 44a otrzymuje brzmienie:

„Art. 44a. Komendant Główny Straży Granicznej, na zasadach określonych w art. 43 oraz w przepisach dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, sprawuje nadzór nad specjalistycznymi uzbrojonymi formacjami ochronnymi w zakresie wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa przeprowadzaną w portach lotniczych. Przepis art. 46 stosuje się odpowiednio.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150) w art. 46 w ust. 4 dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11) zezwolenia na założenie lotniska – na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.²⁾).”.

Art. 5. 1. Ilekroć w obowiązujących przepisach jest mowa o lotnisku użytku niepublicznego rozumie się przez to lotnisko użytku wyłącznego, o którym mowa w art. 54 ust. 3 ustawy wskazanej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Lądowiska spełniające w dniu wejścia w życie ustawy wymagania określone dla lotnisk mogą być wpisane na wniosek do rejestru lotnisk cywilnych, bez uiszczania opłaty lotniczej, o której mowa w art. 25 ustawy wskazanej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, po dostosowaniu dokumentacji ewidencyjnej tego lądowiska do wymagań ustalonych dla dokumentacji rejestracyjnej lotniska.

3. Dotychczasowe inne miejsca przeznaczone do startów i lądowań statków powietrznych, spełniające w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy wymagania określone dla lądowisk, wpisuje się do ewidencji lądowisk po uiszczeniu opłaty lotniczej, o której mowa w art. 25 ustawy wskazanej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

4. Zarządzający istniejącymi w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy lotniskami użytku publicznego, są obowiązani określić granice lotnisk, dla których jest wymagany plan generalny, w terminie roku od dnia wejścia w życie ustawy, oraz opracować plany generalne tych lotnisk w terminie dwóch lat od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 6. 1. Ustawa nie narusza, istniejących w dniu jej wejścia w życie, uprawnień właścicieli lub zarządzających lotniskami, wynikających z odrębnych przepisów, do zarządzania tymi lotniskami.

2. Właściciele i dysponenti nieruchomości, zajętych pod istniejące w dniu wejścia w życie ustawy lotniska użytku publicznego, prowadzą gospodarkę tymi nieruchomościami na zasadach określonych w ustawie.

Art. 7. 1. Z zastrzeżeniem art. 14, certyfikaty, licencje i świadectwa kwalifikacji oraz inne dokumenty uprawniające do prowadzenia działalności

lotniczej, wydane przed dniem wejścia w życie ustawy, zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane.

2. Podmioty prowadzące działalność lotniczą na podstawie uprawnień, o których mowa w ust. 1, mogą prowadzić tę działalność w zakresie dotychczasowym przez okres, na jaki uprawnienia te zostały wydane.

Art. 8. 1. Do spraw wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że do spraw związanych z uprawnieniami skoczka spadochronowego zawodowego wpisywanymi do licencji stosuje się przepisy ustawy dotyczące świadectw kwalifikacji.

2. Licencje skoczka spadochronowego zawodowego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 2 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 9. 1. Ilekroć w obowiązujących przepisach, decyzjach i innych aktach prawnych jest mowa o mechaniku poświadczenia obsługi statku powietrznego rozumie się przez to mechanika obsługi technicznej statku powietrznego, o którym mowa w art. 94 ust. 6 pkt 3 ustawy wskazanej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Członkowie personelu lotniczego posiadający w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy licencje mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych są uprawnieni do wykonywania czynności mechanika obsługi technicznej statków powietrznych, w tym również do poświadczania obsługi statków powietrznych, do dnia 28 września 2008 r., chyba że ważność posiadanej licencji upływa wcześniej.

3. Członkom personelu lotniczego posiadającym w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy licencję mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych wydaje się na ich wniosek licencję Part-66, w ramach konwersji przeprowadzonej zgodnie z rozporządzeniem nr 2042/2003/WE.

Art. 10. 1. Podmioty zatrudniające, w dniu wejścia w życie ustawy, osoby wykonujące zadania w zakresie tankowania statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 10.000 kg są obowiązane do przeszkolenia tych osób, zgodnie z art. 95a ustawy wskazanej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, i wydania im świadectw operatora tankowania statków powietrznych, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Podmioty zatrudniające osoby posiadające licencje operatora tankowania statków powietrznych wydają tym osobom świadectwo operatora tankowania statków powietrznych.

Art. 11. Osoby posiadające dokumenty, o których mowa w art. 95 ust. 4a i art. 96 ust. 5 ustawy wskazanej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, są obowiązane przedstawić je, z zastrzeżeniem art. 95 ust. 4b, art. 96 ust. 5a i 5b tej ustawy, do uznania Prezesowi Urzędu w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 12. 1. Zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w związku z przewozem lotniczym, o których mowa w art. 186b ust. 1 pkt 1 lit. a, do czasu ich przejęcia przez zarządzających lotniskami, jednak nie dłużej niż do dnia 1 stycznia 2011 r., wykonuje Straż Graniczna na dotychczasowych zasadach w zakresie liczby funkcjonariuszy Straży Granicznej wspólnie ze służbą ochrony lotniska. Przejęcie przez zarządzającego wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa odbywa się na podstawie porozumienia zawartego, nie później niż do dnia 1 lipca 2009 r., przez właściwego terytorialnie komendanta oddziału Straży Granicznej i zarządzającego lotniskiem.

2. Funkcjonariusze Straży Granicznej wykonują kontrolę bezpieczeństwa na podstawie przepisów dotychczasowych do dnia 1 stycznia 2011 r. Po tym dniu kontrolę bezpieczeństwa mogą wykonywać funkcjonariusze Straży Granicznej spełniający wymagania, o których mowa w art. 186b ust. 11 ustawy – Prawo lotnicze.

3. Kontrola bezpieczeństwa w utworzonych po wejściu w życie niniejszej ustawy portach lotniczych i stanowiskach kontrolnych jest prowadzona przez zarządzającego lotniskiem.

4. Do czasu przejęcia przez zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa, Straż Graniczna jest zwolniona z obowiązku pokrywania kosztów, o których mowa w art. 74 ust. 1 i 2, wynikających z wykonywania przez nią kontroli bezpieczeństwa.

5. Osoby wpisane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na listę operatorów kontroli bezpieczeństwa prowadzoną przez Prezesa Urzędu wpisuje się do wykazu, o którym mowa w art. 186b ust. 12.

Art. 13. Do czasu zapewnienia przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej koordynacji działań poszukiwawczo-ratowniczych, o których mowa w art. 140a – 140c ustawy wskazanej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, koordynacja ta jest realizowana na dotychczasowych zasadach.

Art. 14. 1. Zezwolenia, udzielone agentom obsługi naziemnej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy w odniesieniu do kategorii usług, o których mowa w art. 176 ustawy wskazanej w art. 1, zachowują swoją ważność przez okres na jaki zostały wydane, nie dłuższy jednak niż 7 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. W terminie, o którym mowa w ust. 1, podmioty prowadzące działalność lotniczą na podstawie zezwoleń, o których mowa w ust. 1, mogą prowadzić tę działalność w zakresie dotychczasowym.

Art. 15. Przepis art. 191 ust. 7 ustawy wskazanej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w odniesieniu do praw przewozowych nabytych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się od dnia 1 stycznia 2016 r.

Art. 16. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:

- 1) art. 25 ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 25 ust. 8 tej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 2 miesiące od dnia wejścia w życie ustawy;
- 2) art. 47 ust. 10, art. 53, art. 67 ust. 6, art. 77 ust. 4, art. 93 ust. 5, art. 104 ust. 1, art. 112 ust. 1, art. 128, art. 130 ust. 8, art. 133, art. 140 ust. 4 i 5, art. 163, art. 182, art. 187, art. 189 ust. 1, art. 189a, art. 209 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie: art. 53a ust. 5, art. 53d, art. 67 ust. 7, art. 77 ust. 15, art. 93 ust. 8, art. 104 ust. 1, art. 112 ust. 1, art. 128, art. 130 ust. 8, art. 133, art. 140 ust. 4 i 5b, art. 163, art. 182, art. 187, art. 189 ust. 1, art. 189a ust. 2, art. 209 ust. 5 tej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 17. Przepisy:

- 1) art. 230a ustawy, o której mowa w art. 1, stosuje się od dnia wejścia w życie rozporządzenia nr 1794/2006/WE z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej;
- 2) art. 1 ust. 2 pkt 5a lit. c ustawy, o której mowa w art. 2, stosuje się do dnia 31 grudnia 2010 r.

Art. 18. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 8 i pkt 63 – który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia;

- 2) art. 1 pkt 72 w zakresie art. 140c ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 1 – który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2009 r.;
- 3) art. 1 pkt 123 – który wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

- ¹) Niniejszą ustawą dokonuje się zmiany ustaw: ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia oraz ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.
- ²) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 77, poz. 625.
- ³) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 170, poz. 1217 oraz z 2007 r. Nr 88, poz. 587, Nr 99, poz. 665, Nr 127, poz. 880 i Nr 191, poz. 1373.
- ⁴) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 157, poz. 1119, Nr 187, poz. 1381 oraz z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 115, poz. 794 i Nr 176, poz. 1243.
- ⁵) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 170, poz. 1218, z 2007 r. Nr 57, poz. 390 i Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 86, poz. 521.