

Materiał porównawczy
do ustawy z dnia 25 kwietnia 2008 r.
o zmianie ustawy - Prawo lotnicze
(druk nr 122)

USTAWA z dnia 3 lipca 2002 r. – PRAWO LOTNICZE (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.)

USTAWA
z dnia 3 lipca 2002 r.
Prawo lotnicze¹⁾

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

- 1) dyrektywy 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),
- 2) dyrektywy 92/14/EWG z dnia 2 marca 1992 r. w sprawie limitów operacyjnych samolotów objętych częścią II, rozdział 2, tom 1 załącznik 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988) (Dz. Urz. WE L 76 z 23.03.1992, z późn. zm.),
- 3) dyrektywy 93/65/EWG z dnia 19 lipca 1993 r. w sprawie definicji i korzystania ze zgodnych specyfikacji technicznych dla zamówień na sprzęt i systemy zarządzania ruchem powietrznym (Dz. Urz. WE L 187 z 29.07.1993),
- 4) dyrektywy 93/104/WE z dnia 23 listopada 1993 r. w sprawie pewnych aspektów organizacji czasu pracy (Dz. Urz. WE L 307 z 13.12.1993),
- 5) dyrektywy 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie w zakresie badania wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 319 z 12.12.1994),
- 6) dyrektywy 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 272 z 25.10.1996),
- 7) dyrektywy 97/15/WE z dnia 25 marca 1997 r. przyjmującej normy Eurocontrol i zmieniającej dyrektywę 93/65/EWG w sprawie definicji i korzystania ze zgodnych

specyfikacji technicznych dla zamówień na sprzęt i systemy zarządzania ruchem powietrznym (Dz. Urz. WE L 95 z 10.04.1997),

- 8) dyrektywy 2000/34/WE z dnia 22 czerwca 2000 r. zmieniającej dyrektywę 93/104/WE dotyczącej niektórych aspektów organizacji czasu pracy w celu objęcia sektorów i działalności wyłączonej z tej dyrektywy (Dz. Urz. WE L 195 z 01.08.2000),
- 9) dyrektywy 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotyczącej Europejskiego Porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu latającego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (FTF), Europejskie Stowarzyszenie Cocpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA) (Dz. Urz. WE L 302 z 01.12.2000)/.] <,>

<10) 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.).>

Dane dotyczące ogłoszenia aktów prawa Unii Europejskiej, zamieszczone w niniejszej ustawie - z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej - dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej - wydanie specjalne.

Art. 27.

1. Prezes Urzędu kontroluje przestrzeganie przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.
2. Kontroli podlegają:
 - 1) podmioty prowadzące działalność w zakresie lotnictwa cywilnego;
 - 2) zarządzający lotniskami;
 - 3) osoby posiadające licencję członka personelu lotniczego.
3. Pracownikom Urzędu, po okazaniu legitymacji służbowej, przysługuje prawo:
 - 1) wstępu do wszystkich obiektów i nieruchomości oraz pomieszczeń kontrolowanej jednostki organizacyjnej;
 - 2) przeprowadzania oględzin statku powietrznego, lotniska albo urządzenia znajdującego się w granicach lotniska lub wykorzystywanego do działalności lotniczej;
 - 3) dostępu do materiałów, dokumentów oraz innych danych niezbędnych do przeprowadzenia kontroli, a także sporządzania ich kopii;
 - 4) wykonywania czynności kontrolno-pomiarowych, badań statków powietrznych lub urządzeń wykorzystywanych do prowadzenia działalności lotniczej[;] <.>
 - [5) zabezpieczenia statku powietrznego znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione w celu niedopuszczenia do dalszego jego używania lub w przypadku naruszenia zasad użytkowania;*

6) zabezpieczenia w celu niedopuszczenia do dalszego używania lub przyjęcia do depozytu urządzenia wykorzystywanego do działalności lotniczej, znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione.]

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

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

- a) statek ten znajduje się w nieodpowiednim stanie technicznym, jest używany przez osoby nieuprawnione lub w przypadku gdy stwierdzono naruszenie zasad bezpiecznego użytkowania statków powietrznych,
- b) statek ten zagrożony jest aktem bezprawnej ingerencji,
- c) nie okazano dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub stwierdzającego opłacenie składki tego ubezpieczenia – jeżeli obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynika z przepisów dotyczących ubezpieczeń w odniesieniu do przewoźników lotniczych i użytkowników statków powietrznych;

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

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

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

- 4. Przepisy ust. 1 i 2 nie naruszają uprawnień kontrolnych przysługujących EASA. Przepisy ust. 3 stosuje się odpowiednio do pracowników EASA.
- 5. Upoważnienie do przeprowadzania kontroli, o której mowa w ust. 2, okazuje się w dniu rozpoczęcia tej kontroli.

[Art. 155.

Obcy statek powietrzny oraz jego załoga, przebywający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, mogą zostać poddane inspekcji, a ich dokumenty mogą być sprawdzane przez polskie organy administracji lotniczej.]

<Art. 155.

- 1. Obcy statek powietrzny przebywający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz jego załoga mogą zostać poddane inspekcji, a ich dokumenty mogą być sprawdzane przez Prezesa Urzędu.**
- 2. Obcy statek powietrzny przebywający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz jego załoga, wobec których istnieje uzasadnione podejrzenie niezgodności z umowami lub przepisami międzynarodowymi dotyczącymi bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, podlegają inspekcji, a dokumenty podlegają sprawdzeniu przez Prezesa Urzędu.**
- 3. Z inspekcji wyłączone są państwowe statki powietrzne, chyba że są wykorzystywane do prowadzenia działalności innej niż służba publiczna.**

4. Inspekcja może być prowadzona bez uprzedniego poinformowania użytkownika statku o zamiarze jej przeprowadzenia.
5. Inspekcję prowadzi się w sposób niepowodujący nieuzasadnionego opóźnienia odlotu.
6. Do prowadzenia inspekcji, o której mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 27 i 28.>

<Art. 155a.

1. W przypadku stwierdzenia naruszenia umów lub przepisów międzynarodowych przez użytkowników statków powietrznych lub członków ich załóg, w stopniu bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu lotu, Prezes Urzędu może wydać decyzję administracyjną:
 - 1) o zabezpieczeniu statku powietrznego na lotnisku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do czasu przywrócenia stanu zgodnego z umowami lub przepisami międzynarodowymi;
 - 2) wprowadzającą czasowy zakaz wlotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określonego statku powietrznego lub wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez określonego przewoźnika lotniczego do czasu trwałego usunięcia przyczyn powstałego zagrożenia.
2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
3. O zabezpieczeniu statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, oraz o wprowadzeniu czasowego zakazu wlotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes Urzędu niezwłocznie informuje:
 - 1) władze lotnicze państwa rejestracji statku oraz władze państwa odpowiedzialnego za bezpieczeństwo użytkowania statku;
 - 2) władze lotnicze państw członkowskich Unii Europejskiej;
 - 3) Komisję Europejską;
 - 4) EASA.

Art. 155b.

1. Prezes Urzędu gromadzi informacje dotyczące bezpieczeństwa wykonywania lotów, w szczególności informacje o wynikach inspekcji statków powietrznych, a także informacje otrzymane w drodze wymiany od organów określonych w ust. 2.
2. Informacje o wynikach inspekcji, o których mowa w ust. 1, podlegają niezwłocznie przekazaniu Komisji Europejskiej oraz - na ich wniosek - władzom lotniczym państw członkowskich Unii Europejskiej, EASA i ICAO.
3. Jeżeli informacje, o których mowa w ust. 1, wykazują istnienie zagrożenia dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego lub jeżeli z informacji o wynikach inspekcji wynika, że statek powietrzny nie spełnia wymagań międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa, informacje te przekazuje się niezwłocznie władzom lotniczym państw członkowskich Unii Europejskiej i Komisji Europejskiej.
4. Prezes Urzędu udostępnia władzom lotniczym państw członkowskich Unii Europejskiej, na ich wniosek, inne informacje niż określone w ust. 1, niezbędne dla wykonywania inspekcji statków powietrznych.

5. Informacje uzyskane przez Prezesa Urzędu od organów, o których mowa w ust. 2, mogą być wykorzystane wyłącznie w celu wykonywania inspekcji, o której mowa w art. 155 i 155a.
6. Dane osobowe osób, które dobrowolnie przekazały Prezesowi Urzędu informacje dotyczące bezpieczeństwa statku powietrznego, w szczególności jego usterek lub uszkodzeń, podlegają ochronie zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych.

Art. 155c.

Minister właściwy do spraw transportu, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych oraz mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej dotyczące bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy sposób postępowania przy planowaniu oraz prowadzeniu inspekcji, o której mowa w art. 155 ust. 1, oraz sposób dokumentowania jej przebiegu i wyniku;
- 2) szczegółowy sposób postępowania przy zabezpieczeniu statku powietrznego, o którym mowa w art. 155a ust. 1 pkt 1, oraz warunki i sposób postępowania przy zwolnieniu statku powietrznego z zabezpieczenia;
- 3) szczegółowy sposób postępowania przy wprowadzaniu czasowego zakazu wlotu, o którym mowa w art. 155a ust. 1 pkt 2, oraz warunki i sposób postępowania przy jego cofaniu;
- 4) szczegółowy zakres informacji, o których mowa w art. 155b ust. 1 i 4, oraz sposób ich gromadzenia.>