



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja

Druk nr 4087

SPRAWOZDANIE

KOMISJI INFRASTRUKTURY

o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (druk nr 2113).

Marszałek Sejmu – zgodnie z art. 37 ust. 1 i art. 40 ust. 1 i art. 95b regulaminu Sejmu - po zasięgnięciu opinii Prezydium Sejmu - skierował w dniu 23 czerwca 2009 r. powyższy projekt ustawy do Komisji Infrastruktury - do pierwszego czytania.

W dniu 7 grudnia 2010 roku, Marszałek Sejmu przekazał do Komisji Infrastruktury przedłożoną przez Prezesa Rady Ministrów poprawkę do powyższego projektu ustawy.

Komisja Infrastruktury po przeprowadzeniu pierwszego czytania oraz rozpatrzeniu tego projektu ustawy na posiedzeniach w dniach 2 lipca 2009 roku, 19 stycznia i 15 grudnia 2010 roku oraz 13 kwietnia 2011 roku

wnosi:

W y s o k i S e j m u c h w a l i ć r a c z y z a łą c z o n y p r o j e k t u s t a w y .

Komisja – zgodnie z art. 43 ust. 3 Regulaminu Sejmu – przedstawia na żądanie wnioskodawców, następujące wnioski mniejszości:

1) w art. 1 w pkt 3 w lit. e w pkt 20 lit. f i g nadać brzmienie:

„f) przekazanie nieprawdziwej informacji zagrażającej bezpieczeństwu lotu,

g) niezapewnienie bądź uniemożliwienie sprawnej pracy urządzeń na lotnisku w przypadku gdy powoduje to zakłócenie ruchu lotniczego lub funkcjonowania lotniska lub zagrożenie bezpieczeństwa lotów;”;

– posłowie **K. Smoliński, J. Adamczyk, G. Tobiszewski**

2) w art. 1 skreślić pkt 118 i 119;

– posłowie **K. Hajda, K. Smoliński, P. Babinetz**

Uwaga: Konsekwencją przyjęcia drugiego wniosku mniejszości będą następujące zmiany:

1) skreślenie w art. 1 pkt 120, 121, 122 i 123 w zakresie art. 189a,

2) skreślenie art. 3, 14 i 15,

3) skreślenie w art. 18 wyrazów „art.187”, „art. 189”, „art. 189a” i „art. 189a ust. 2”.

Warszawa, dnia 13 kwietnia 2011 r.

Sprawozdawca

/ -/Arkadiusz Litwiński

Przewodniczący Komisji

/- / Zbigniew Rynasiewicz

USTAWA
z dnia 2011 r.

o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1.

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

1) odnośnik nr 1 do tytułu ustawy otrzymuje brzmienie:

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

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

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, ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228.

ropejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IATA) (Dz. Urz. WE L 302 z 01.12.2000, str. 57; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 75),

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

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

- „3. Lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego, to jest państwowych statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk państwowych wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych.
4. Przepisów prawa lotniczego nie stosuje się do lotnictwa państwowego, z wyjątkiem przepisów art. 1 ust. 6, art. 2-9, art. 14, art. 17 ust. 15 i 16, art. 33, art. 35 ust. 2, art. 43 i 44, art. 60, art. 74, art. 76, art. 82 pkt 7, art. 89, art. 92, art. 104 ust. 4-9, art. 119–126, art. 128, art. 130, art. 133, art. 134 ust. 1–1f, art. 136,

art. 137 ust. 1–4, art. 140, art. 140a–140d, art. 149 i 150 ustawy, z zastrzeżeniem ust. 5.”;

3) w art. 2:

a) w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

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

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

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

c) pkt 13 otrzymuje brzmienie:

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

d) w pkt 18 lit. b otrzymuje brzmienie:

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

e) w pkt 19 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 20–23 w brzmieniu:

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

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

- g) zniszczeniu albo poważnym uszkodzeniu urządzeń na lotnisku, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy wobec osoby obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub funkcjonowania lotniska lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;
- 21) służbą ochrony lotniska jest wewnętrzna służba ochrony lub specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna działająca na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 oraz z 2008 r. Nr 171, poz. 1055 i Nr 180, poz. 1112), realizująca zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego i podlegająca zarządzającemu lotniskiem;
- 22) państwem trzecim jest państwo inne niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacja Szwajcarska lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 23) scentralizowaną infrastrukturę stanowią służące do wykonywania usług obsługi naziemnej elementy infrastruktury w porcie lotniczym, których złożoność, koszt lub wpływ na środowisko nie pozwala na podział lub powielenie.”;
- 4) w art. 5 w ust. 1 w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:
- „b) rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10 z późn. zm.)”;
- 5) w art. 16 po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:
- „3a. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, może opracować, w drodze rozporządzenia, wykaz inwestycji celu publicznego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717, z późn. zm.³⁾) w zakresie budowy lub przebudowy lotniska lub lądowiska, mając na uwadze istniejące programy, strategie i decyzje w zakresie polityki transportowej oraz potrzeby podmiotów zakładających, rozbudowujących lub przebudowujących lotniska lub lądowiska.
- 3b. Wykaz, o którym mowa w ust. 3a, stanowi podstawę do wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego zgodnie z przepisami ustawy wskazanej w ust. 3a.”;
- 6) w art. 17 w ust. 13 pkt 6 otrzymuje brzmienie:
- „6) lekarze specjaliści z zakresu medycyny.”;
- 7) w art. 21:
- a) w ust. 2:

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 6, poz. 41 i Nr 141, poz. 1492, z 2005 r. Nr 113, poz. 954 i Nr 130, poz. 1087, z 2006 r. Nr 45, poz. 319 i Nr 225, poz. 1635, z 2008 r. Nr 123, poz. 803, Nr 199, poz. 1227, Nr 201, poz. 1237 i Nr 220, poz. 1413, z 2010 r. Nr 24, poz. 124, Nr 75, poz. 474, Nr 106, poz. 675, Nr 119, poz. 804, Nr 130, poz. 871, Nr 149, poz. 996 i Nr 155, poz. 1043.

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

– pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) sprawowanie nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych;”

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

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

– pkt 8 otrzymuje brzmienie:

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

– pkt 10 otrzymuje brzmienie:

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

– uchyla się pkt 14,

– pkt 23 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 2a otrzymuje brzmienie:

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

8) w art. 22:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

b) dodaje się ust. 4–9 w brzmieniu:

- „4. Podmiot, o którym mowa w ust. 3, wnioskujący o upoważnienie może odwołać się do ministra właściwego do spraw transportu, jeżeli Prezes Urzędu odmówił udzielenia upoważnienia. Decyzja ministra właściwego do spraw transportu jest ostateczna.
5. W celu wykonania udzielonego upoważnienia Prezes Urzędu zawiera z podmiotem porozumienie, określające w szczególności zakres tego upoważnienia, tryb nadzoru nad wykonywaniem zleconych czynności oraz sposób ich wykonywania i finansowania. Tekst porozumienia jest ogłaszany w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
6. W zakresie udzielonego upoważnienia podmiot upoważniony wydaje w imieniu Prezesa Urzędu decyzje administracyjne niezbędne dla wykonywania przekazanych czynności.
7. Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad działalnością podmiotów upoważnionych, w tym rozpatruje wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy w przypadku decyzji wydanych przez podmioty upoważnione.
8. Upoważnienie, o którym mowa w ust. 3, może dotyczyć w szczególności następujących czynności:
 - 1) dotyczących nadzoru nad statkami powietrznymi, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2, w tym związanych z prowadzeniem ewidencji statków powietrznych;
 - 2) związanych ze zdatnością do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej, o której mowa w art. 53b;
 - 3) związanych ze świadectwami kwalifikacji, o których mowa w art. 95;
 - 4) związanych z nadzorem nad szkoleniem personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania świadectw kwalifikacji oraz wpi-sywanych do nich uprawnień;
 - 5) związanych z lądowiskami, w tym prowadzeniem ewidencji lądowisk.
9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) szczegółowy zakres czynności, które mogą być przedmiotem upoważnienia, o którym mowa w ust. 3, mając na względzie wymogi bezpieczeństwa wynikające z przepisów wykonawczych do niniejszej ustawy, przepisów międzynarodowych oraz przepisów prawa Unii Europejskiej;
 - 2) procedurę wyboru podmiotów upoważnionych uwzględniając przejrzystość jej przeprowadzania oraz stosowanie w niej obiektywnych i niedyskryminacyjnych kryteriów;
 - 3) szczegółowe wymogi dotyczące porozumienia pomiędzy Prezesem Urzędu a podmiotem upoważnionym, mając na uwadze zapewnienie sprawności realizacji czynności, o których mowa w ust. 3.”;
- 9) uchyla się art. 22a;
- 10) dodaje się art. 22b i 22c w brzmieniu:

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

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

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

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

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

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

3) terminy składania i rozpatrywania wniosków o dofinansowanie;

4) wzór wniosku o dofinansowanie;

5) szczegółowe warunki i tryb przekazywania i rozliczania dofinansowania.”;

11) w art. 24:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) uchyla się ust. 3 i 4;

12) uchyla się art. 25;

13) w dziale II po rozdziale 2 dodaje się rozdział 2a w brzmieniu:

„Rozdział 2a

Opłata lotnicza

Art. 26a. 1. Opłacie lotniczej podlegają:

1) czynności wykonywane przez Prezesa Urzędu w związku z wydawaniem uprawnień wynikających z zezwoleń, promes, certyfikatów, świadectw, zaświadczeń, licencji oraz innych dokumentów określonych w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych,

2) sprawowanie nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej,

- 3) sprawowanie nadzoru nad podmiotami posiadającymi certyfikat, innymi niż określone w pkt 2,
 - 4) wydawane przez Prezesa Urzędu koncesje, zezwolenia, promesy, licencje, świadectwa, upoważnienia, zaświadczenia i inne dokumenty określone w Prawie lotniczym i w jego przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych,
 - 5) przeprowadzane przez Prezesa Urzędu egzaminy,
 - 6) sprawowanie nadzoru nad budową w pojedynczym egzemplarzu lotni, parolotni, spadochronu, motolotni lub ultralekkiego statku powietrznego
– chyba, że są objęte obowiązkiem opłaty pobieranej przez EASA.
2. Stawki opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3–6, określa załącznik nr 6 do ustawy, z zastrzeżeniem art. 26d ust. 6 i art. 26i.
 3. Wysokość stawek opłat, o których mowa w ust. 2, podlega waloryzacji w każdym roku o średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w poprzednim roku kalendarzowym, ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. W przypadku gdy wskaźnik ten ma wartość ujemną, stawki opłat nie ulegają zmianie.
 4. Na podstawie wskaźnika, o którym mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, w terminie do dnia 15 lutego danego roku, w drodze obwieszczenia, stawki, o których mowa w ust. 2, zaokrąglając je w górę do pełnych złotych.
 5. Za czynności urzędowe, o których mowa w tabeli nr 1, część III, podczęść 3.3. ust. 1 pkt 7, ust. 2 pkt 1, ust. 4 pkt 2 lit. d oraz podczęść 3.13. ust. 34 pkt 5 załącznika nr 6 do ustawy, Prezes Urzędu ustala, w drodze decyzji administracyjnej, wysokość opłaty lotniczej, biorąc pod uwagę rodzaj sprzętu lotniczego oraz lotniska będącego przedmiotem dokonywanej czynności urzędowej lub stopień skomplikowania czynności urzędowej.
 6. Opłaty za czynności określone w:
 - 1) ust. 1 pkt 1, 4–6 są pobierane od podmiotów występujących o dokonanie czynności lub wydanie dokumentów wymienionych w tych przepisach albo przystępujących do egzaminów, albo podmiotów, których czynność dotyczy;
 - 2) ust. 1 pkt 2 – są pobierane od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;
 - 3) ust. 1 pkt 3 – są pobierane od podmiotów, które uzyskały certyfikat.
 7. Nie pobiera się opłat lotniczych od pracowników Urzędu, w przypadku gdy uzyskiwane przez nich kwalifikacje lub uprawnienia do wykonywania czynności lotniczych są niezbędne do realizowania

przez nich zadań na zajmowanym stanowisku. Przepis ten stosuje się także do członków Komisji.

8. Przepis ust. 7 stosuje się w zakresie czynności urzędowych związanych z wydawaniem uprawnień wynikających z licencji, o których mowa w art. 94 ust. 6–7, oraz świadectw kwalifikacji, o których mowa w art. 95 ust. 2.

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

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

- 1) osoby, które nie ukończyły 21 lat – ulga w wysokości 25% stawki opłaty lotniczej;
- 2) osoby uczące się, które nie ukończyły 25 lat – ulga w wysokości 50% stawki opłaty lotniczej;
- 3) żołnierze odbywający zasadniczą służbę wojskową – ulga w wysokości 50% stawki opłaty lotniczej;
- 4) osoby niepełnosprawne – ulga w wysokości 50% stawki opłaty lotniczej.

3. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zobowiązana do zapłaty opłaty lotniczej, o której mowa w art. 26a ust. 1 pkt 2, nie ponosi opłat lotniczych za czynności urzędowe określone w art. 26d ust. 2.

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

Art. 26d. 1. Stawkę opłaty lotniczej, o której mowa w art. 26a ust. 1 pkt 2, ustala się jako koszty określone w art. 5 ust. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 341 z 7.12.2006, str. 3, z późn. zm.).

2. Przy ustaleniu wysokości stawki opłaty lotniczej, o której mowa w art. 26a ust. 1 pkt 2, nie bierze się pod uwagę czynności w zakresie certyfikacji służb żeglugi powietrznej, przeprowadzenia procesu wpisu lub zmiany do rejestru urządzeń naziemnych i wydania za-

świadczenia o wpisie lub zmianie, wydanie duplikatu zaświadczenia o wpisie do rejestru urządzeń naziemnych, przeprowadzenia procesu zatwierdzenia programu ochrony służby żeglugi powietrznej, które nie wchodzi w zakres kosztów, o których w art. 5 ust. 2 rozporządzenia Komisji nr 1794/2006/WE.

3. Opłatę lotniczą za sprawowanie nadzoru, o której mowa w art. 26a ust. 1 pkt 2, uiszcza się w 12 miesięcznych równych ratach.
 4. Raty, o których mowa w ust. 3, uiszcza się w terminie do 5. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu kalendarzowym, którego rata dotyczy, z zastrzeżeniem ust. 5.
 5. Ratę za ostatni miesiąc danego roku kalendarzowego uiszcza się do dnia 20 grudnia tego roku.
 6. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty lotniczej, o której mowa w art. 26a ust. 1 pkt 2, uwzględniając nakład pracy i koszty realizacji zadań przez Prezesa Urzędu przy wykonywaniu nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej.
- Art. 26e. 1. Opłatę lotniczą za czynności urzędowe, o których mowa w art. 26a ust. 1 pkt 1, 4 i 5, wnosi się z chwilą złożenia wniosku o dokonanie danej czynności urzędowej, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Opłatę lotniczą za czynności urzędowe związane z:
 - 1) wydaniem zezwolenia pojedynczego upoważniającego do wykonania dziesiątego i kolejnych lotów w danym sezonie rozkładowym na określonych trasach lub obszarach przewoźnikowi z państwa trzeciego do lub z Rzeczypospolitej Polskiej, którą wnosi się w terminie 7 dni od dnia wpłynięcia wniosku o wydanie zezwolenia obejmującego dziesiąty i kolejne loty w danym sezonie rozkładowym,
 - 2) rozpatrzeniem wniosku o wydanie zgody na lot cywilnego statku powietrznego z materiałami niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do przewozu na pokładzie statku powietrznego (w tym lotu tranzytowego) obejmującego wydanie odstępstwa, którą wnosi się w terminie 7 dni od dnia wpłynięcia wniosku o wydanie zgody
 - pod rygorem niewydania zezwolenia albo zgody na kolejne loty w danym sezonie rozkładowym.
 3. Opłatę lotniczą za czynności urzędowe związane z wydaniem zezwolenia ogólnego lub zezwolenia pojedynczego na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach przewoźnikowi z państwa trzeciego na wykonywanie przewozów do lub z Rzeczypospolitej Polskiej, wnosi się tylko za pierwsze wydanie przewoźnikowi jednego z tych dokumentów w danym sezonie rozkładowym.
 4. W przypadku udzielenia przewoźnikowi lotniczemu zarówno zezwolenia ogólnego i pojedynczego, o których mowa w ust. 3, opłatę lot-

niczą wnosi się tylko za to zezwolenie, które zostało wydane jako pierwsze.

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

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

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

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

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

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

6. Przepisy ust. 1–4 stosuje się odpowiednio do rocznej opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad budową w pojedynczym egzemplarzu lotni, parolotni, spadochronu, motolotni lub ultralekkiego statku powietrznego.

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

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

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

Art. 26i. 1. W przypadku wystąpienia podczas dokonywania czynności urzędowych, o których mowa w art. 26a ust. 1 pkt 1, 4–6, dodatkowych kosztów postępowania, opłata lotnicza ulega zwiększeniu o sumę kosztów dodatkowych. Prezes Urzędu informuje niezwłocznie wnioskodawcę o możliwości powstania podczas dokonywania czynności

urzędowej dodatkowych kosztów postępowania oraz o oszacowanej wysokości tych kosztów. W terminie 7 dni wnioskodawca informuje Prezesa Urzędu o akceptacji tych kosztów. W przypadku braku akceptacji uznaje się, że wnioskodawca cofnął wniosek.

2. Za koszty dodatkowe, o których mowa w ust. 1, uważa się dodatkowe wydatki bezpośrednio związane z daną czynnością urzędową, poniesione przez Urząd w szczególności z tytułu:
 - 1) kosztów wynagrodzenia powołanych ekspertów lub biegłych;
 - 2) kosztów gromadzenia dowodów, przeprowadzania specjalistycznych badań i ekspertyz naukowych;
 - 3) obejmowania nadzorem nowego typu statku powietrznego, w tym koszty niezbędnych szkoleń w tym zakresie;
 - 4) niezbędnych zagranicznych podróży służbowych pracowników Urzędu określone zgodnie z odrębnymi przepisami;
 - 5) koszty prac zleconych przez Prezesa Urzędu innym jednostkom organizacyjnym i instytucjom.
3. Prezes Urzędu, po zakończeniu przeprowadzania wnioskowanej czynności urzędowej, informuje wnioskodawcę na piśmie o powstaniu dodatkowych kosztów postępowania oraz ich kwocie.

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

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

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

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

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

2. Nie jest opłatą pobraną nienależnie opłata wniesiona za czynność urzędową polegającą na wydaniu dokumentu, jeśli strona nie przyjęła prawidłowo sporządzonego dokumentu. W przypadku nieprzyjęcia prawidłowo sporządzonego dokumentu, opłata lotnicza nie podlega zwrotowi.
3. Zwrot opłaty nie przysługuje, jeżeli zachodzi konieczność powtórzenia czynności urzędowej w całości lub w części.

Art. 26m. 1. Ściągnięcie należności z tytułu opłat lotniczych następuje na podstawie przepisów 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⁾) w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.

2. Opłaty lotnicze stanowią dochód budżetu państwa.

3. W zakresie nieuregulowanym w ustawie do opłat lotniczych, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60, z późn. zm.⁵⁾). Uprawnienia organów podatkowych określone w tych przepisach przysługują Prezesowi Urzędu.

Art. 26n. Przepisy art. 26b–26m stosuje się do pobierania opłat lotniczych za czynności urzędowe dokonywane przez podmioty upoważnione przez Prezesa Urzędu na podstawie art. 22 ust. 3 niniejszej ustawy lub art. 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.⁶⁾).”;

14) w art. 27 w ust. 3a w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

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

15) art. 27a otrzymuje brzmienie:

„Art. 27a. W przypadku kontroli wykonywanej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji uprawnienia, o których mowa w art. 27 ust. 3, przysługują również przedstawicielom Komisji Europejskiej oraz przedstawicielom innych państw członkowskich Unii Europejskiej, wykonującym tę kontrolę zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 72/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiającego procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa (Dz. Urz. UE L 23 z 21.01.2010., str. 1).”;

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 i Nr 187, poz. 1381, z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 115, poz. 794, Nr 176, poz. 1243 i Nr 192, poz. 1378, z 2008 r. Nr 209, poz. 1318, z 2009 r. Nr 3, poz. 11 i Nr 39, poz. 308, Nr 131, poz. 1075, Nr 157, poz. 1241 i Nr 201, poz. 1540 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 143, Nr 40, poz. 229, Nr 75, poz. 474, Nr 122, poz. 826, Nr 152, poz. 1018 i Nr 229, poz. 1497.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 85, poz. 727, Nr 86, poz. 732 i Nr 143, poz. 1199, z 2006 r. Nr 66, poz. 470, Nr 104, poz. 708, Nr 143, poz. 1031, Nr 217, poz. 1590 i Nr 225, poz. 1635, z 2007 r. Nr 112, poz. 769, Nr 120, poz. 818, Nr 192, poz. 1378 i Nr 225, poz. 1671, z 2008 r. Nr 118, poz. 745, Nr 141, poz. 888, Nr 180, poz. 1109 i Nr 209, poz. 1316, 1318 i 1320, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 44, poz. 362, Nr 57, poz. 466, Nr 131, poz. 1075, Nr 157, poz. 1241, Nr 166, poz. 1317, Nr 168, poz. 1323, Nr 213, poz. 1652 i Nr 216, poz. 1676, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 57, poz. 355, Nr 127, poz. 858, Nr 167, poz. 1131, Nr 182, poz. 1228 i Nr 197, poz. 1306 oraz z 2011 r. Nr 34, poz. 173.

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 49, poz. 509, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271 i Nr 169, poz. 1387, z 2003 r. Nr 130, poz. 1188 i Nr 170, poz. 1660, z 2004 r. Nr 162, poz. 1692, z 2005 r. Nr 64, poz. 565, Nr 78, poz. 682 i Nr 181, poz. 1524, z 2008 r. Nr 229, poz. 1539, z 2009 r. Nr 195, poz. 1501 i Nr 216, poz. 1676, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 167, poz. 1131, Nr 182, poz. 1228 i Nr 254, poz. 1700 oraz z 2011 r. Nr 6, poz. 18 i Nr 34, poz. 173.

16) w art. 31:

a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) posiadające zdolność do lotów, potwierdzoną odpowiednimi dokumentami, z zastrzeżeniem art. 51 ust. 1.”,

b) 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.”;

17) art. 32 otrzymuje brzmienie:

„Art. 32. 1. Jeżeli statek powietrzny zarejestrowany w polskim rejestrze statków powietrznych będzie używany przez podmiot, którego główne miejsce działalności lub, jeśli nie ma takiego miejsca działalności, miejsce stałego pobytu albo siedziba znajduje się w innym państwie, to nadzór, o którym mowa w art. 31 ust. 2, może być w całości lub w części przekazany władzom lotniczym tego państwa, w drodze porozumienia zawartego między Prezesem Urzędu a organami władz lotniczych tego państwa.

2. Jeżeli statek powietrzny zarejestrowany w obcym rejestrze statków powietrznych będzie używany przez podmiot, którego główne miejsce działalności lub, jeśli nie ma takiego miejsca działalności, miejsce stałego pobytu albo siedziba znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, to nadzór, o którym mowa w art. 31 ust. 2, może być w całości lub w części przekazany Prezesowi Urzędu, w drodze porozumienia zawartego między Prezesem Urzędu a organami władz lotniczych państwa rejestracji statku powietrznego.

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

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

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

19) w art. 34:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

20) w art. 35 w ust. 2 zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

„2. Do rejestru statków wpisuje się również.”;

21) w art. 36:

a) w ust. 1 w pkt 1 lit. d otrzymuje brzmienie:

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

b) uchyla się ust. 3 i 4;

22) w art. 37:

a) w ust. 3:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) ważne świadectwo zdatności do lotu, eksportowe świadectwo zdatności do lotu, pozwolenie na wykonywanie lotów dla statków powietrznych kategorii specjalnej albo inny równoważny dokument lub oświadczenie o zgodności wydane zgodnie z rozporządzeniem Komisji nr 1702/2003/WE z dnia 24 września 2003 r. ustanawiającym zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. WE L 243 z 27.09.2003, str. 6; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 456);”;

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

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

b) uchyla się ust. 4;

23) w art. 40:

a) w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

24) art. 41 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 41. 1. Umowa o czasowym oddaniu polskiego statku powietrznego do używania podmiotowi z państwa trzeciego wykonującemu działalność gospodarczą przy użyciu statków powietrznych albo umowa o czasowym wzięciu w używanie statku powietrznego niezarejestrowanego w polskim rejestrze statków powietrznych przez wykonujący działalność gospodarczą przy użyciu statków powietrznych podmiot polski określa w szczególności kwestie dotyczące utrzymania zdatności do lotu i eksploatacji statku powietrznego.
2. Umowa, o której mowa w ust. 1, wymaga zgody Prezesa Urzędu w części dotyczącej utrzymania zdatności do lotu i eksploatacji statku powietrznego.
 3. Prezes Urzędu wyraża zgodę, o której mowa w ust. 2, w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek podmiotu wykonującego działalność gospodarczą przy użyciu statków powietrznych.
 4. Umowa, o której mowa w ust. 1, jest ważna od dnia wykonalności decyzji Prezesa Urzędu.
 5. Prezes Urzędu może odmówić wydania zgody, o której mowa w ust. 2, jeżeli nie zostało zawarte porozumienie, o którym mowa w art. 32 ust. 1 lub 2.
 6. Prezes Urzędu może określić w decyzji, o której mowa w ust. 3, warunki bezpieczeństwa eksploatacji statku powietrznego w zakresie, o którym mowa w art. 157.
 7. Umowa, o której mowa w ust. 1, jest ujawniana w rejestrze statków.
 8. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3), oddający zgodnie z rozporządzeniem nr 1008/2008/WE oraz rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 4, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 348) statek powietrzny wraz z załogą innemu przewoźnikowi posiadającemu taką koncesję, zachowujący wszystkie funkcje i odpowiedzialność wynikające z obowiązków posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), pozostaje nadal użytkownikiem tego statku. Umowy między takimi przewoźnikami nie podlegają obowiązkowi określonymu w ust. 2.”;

25) w dziale III rozdział 3 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 3

Zdatność statków powietrznych do lotów

- Art. 45. Zabrania się używania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej statku powietrznego, który nie posiada ważnego świadectwa zdatności do lotu, pozwolenia na wykonywanie lotów dla statków powietrznych

kategorii specjalnej, zwanego dalej „pozwoleniem na wykonywanie lotów”, albo innego równoważnego dokumentu lub nie spełnia warunków określonych w certyfikacie typu, uzupełniającym certyfikacie typu, pozwoleniu na wykonywanie lotów lub innym równoważnym dokumencie.

- Art. 46. 1. Zdarność statków powietrznych do lotu oraz zdarność ich silników, śmigieł, części i akcesoriów jest sprawdzana przez EASA w toku ich projektowania, produkcji i eksploatacji w zakresie i na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 216/2008/WE, rozporządzeniu nr 1702/2003/WE oraz rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdarności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części ich wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. WE L 315 z 28.11.2003 r., Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 541).
2. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA Prezes Urzędu ocenia i sprawdza zdarność statków powietrznych do lotu oraz zdarność ich silników, śmigieł, części i akcesoriów w toku ich projektowania, produkcji i eksploatacji, z uwzględnieniem wymagań rozporządzenia nr 216/2008/WE, rozporządzenia nr 1702/2003/WE oraz rozporządzenia 2042/2003/WE.
- Art. 47. 1. Dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje zgodnie z wymaganiami Załącznika 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, dyrektywy zdarności określające obowiązki dla użytkowników i właścicieli statków powietrznych w zakresie ciągłej zdarności do lotu statku powietrznego.
2. Decyzje, o których mowa w ust. 1, podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.
- Art. 48. 1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, określa, z uwzględnieniem wymagań rozporządzenia nr 216/2008/WE, rozporządzenia nr 1702/2003/WE oraz rozporządzenia nr 2042/2003/WE, działania obowiązkowe, które należy podjąć jako bezpośrednie przeciwdziałanie problemom w zakresie bezpieczeństwa. Działania obowiązkowe, o których mowa powyżej, mogą dotyczyć modyfikacji, wymiany lub obsługi technicznej wyrobów, części i akcesoriów oraz określenia dodatkowych ograniczeń i procedur ich użytkowania.
2. Decyzje, o których mowa w ust. 1, podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.
- Art. 49. 1. Prezes Urzędu stwierdza zgodność części i akcesoriów statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA z właściwymi przepisami prawa w zakresie ciągłej zdarności do lotu statku powietrznego przez wydanie orzeczenia zdarności.

2. Orzeczenia zdatowności wydawane są bezterminowo.
 3. Wydanie orzeczenia zdatowności następuje na wniosek osoby, która przedstawi projekt typu oraz dokumentację wykazującą spełnienie właściwych przepisów prawa w zakresie ciągłej zdatowności do lotu statku powietrznego.
 4. W orzeczeniu zdatowności Prezes Urzędu określa warunki użytkowania części i akcesoriów statku powietrznego oraz ograniczenia ustalone ze względu na bezpieczeństwo lotów.
 5. Prezes Urzędu odmawia wydania orzeczenia zdatowności, jeżeli części i akcesoria statków powietrznych nie spełniają wymagań ustanowionych przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatowności do lotu statku powietrznego.
 6. Prezes Urzędu zawiesza orzeczenie zdatowności na określony czas, jeżeli części i akcesoria statków powietrznych przestały spełniać wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatowności do lotu statku powietrznego.
 7. Prezes Urzędu cofa orzeczenie zdatowności, jeżeli w okresie zawieszenia tego orzeczenia nie została przywrócona zgodność z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatowności do lotu statku powietrznego.
 8. Prezes Urzędu zmienia orzeczenie zdatowności, jeżeli wnioskujący wykaże zgodność zgłoszonej zmiany z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatowności do lotu statku powietrznego.
 9. Wydanie orzeczenia zdatowności, jego zawieszenie, jak również odmowa wydania, zmiana oraz cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.
- Art. 50.
1. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA Prezes Urzędu stwierdza zgodność stanu technicznego statku powietrznego zarejestrowanego w rejestrze statków z wymaganiami określonymi w certyfikacie typu oraz ustanowionymi przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatowności do lotu statku powietrznego przez wydanie świadectwa zdatowności do lotu.
 2. Świadectwo zdatowności do lotu wydaje się, kierując się względami bezpieczeństwa, na czas określony nie dłuższy niż 24 miesiące, o ile rozporządzenie nr 1702/2003/WE nie stanowi inaczej.
 3. Prezes Urzędu odmawia wydania świadectwa zdatowności do lotu, jeżeli statek powietrzny nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 1.
 4. Prezes Urzędu zawiesza świadectwo zdatowności do lotu na określony czas, jeżeli statek powietrzny przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 1.
 5. Prezes Urzędu cofa świadectwo zdatowności 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 zdatowności do lotu.

7. Wydanie świadectwa zdatności do lotu oraz eksportowego świadectwa zdatności do lotu, odmowa ich wydania, odnowienie, odmowa odnowienia oraz ich zawieszenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Prezes Urzędu stwierdza spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 1, w świadectwie zdatności w zakresie hałasu wydawanym w drodze decyzji administracyjnej.
 3. Jeżeli statek powietrzny jest przeznaczony na eksport, świadectwo zdatności w zakresie hałasu może stwierdzić zamiast spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 1, spełnienie odpowiadających im wymagań określonych przez właściwe władze państwa importera.
 4. Świadectwo zdatności w zakresie hałasu powinno w czasie lotu statku powietrznego znajdować się na jego pokładzie.
 5. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze wymagania EASA w zakresie zdatności statków powietrznych do lotu i ochrony środowiska oraz uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, określi, w drodze rozporządzenia, wymagania, jakie powinny spełniać statki powietrzne ze względu na ochronę środowiska przed hałasem oraz zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza.
- Art. 53b. 1. Prezes Urzędu stwierdza zdatność do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej nieobjętych nadzorem EASA oraz zdatność ich silników, śmigieł, części i akcesoriów w toku ich projektowania, produkcji i eksploatacji przez wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów.
2. Statkiem powietrznym kategorii specjalnej jest statek powietrzny, o którym mowa w załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE, z wyłączeniem:
 - 1) statków powietrznych, do których nie mają zastosowania niektóre przepisy ustawy, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2;
 - 2) statków powietrznych posiadających ważny certyfikat typu wydany lub uznany przez Prezesa Urzędu zgodnie z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.
 3. Wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów następuje na wniosek osoby, która przedstawi projekt oraz dokumentację wykazującą spełnienie właściwych przepisów technicznych.
 4. W pozwoleniu na wykonywanie lotów określa się warunki użytkowania statku powietrznego, ograniczenia ustalone ze względu na bezpieczeństwo lotów oraz okres, na jaki zostało wydane.
 5. Prezes Urzędu odmawia wydania pozwolenia na wykonywanie lotów, jeżeli dany statek powietrzny, jego silnik lub śmigło nie spełnia wymagań ustanowionych przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
 6. Prezes Urzędu zawiesza pozwolenie na wykonywanie lotów na określony czas, jeżeli dany statek powietrzny, jego silnik lub śmigło przestał spełniać wymagania ustanowione przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

7. Prezes Urzędu cofa pozwolenie na wykonywanie lotów, jeżeli w okresie zawieszenia tego pozwolenia nie została przywrócona zgodność z przepisami prawa w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
8. Wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów, jego zawieszenie, odmowa wydania oraz cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu.
9. Projektowanie, produkcja i obsługa statków powietrznych kategorii specjalnej są prowadzone przez podmioty posiadające certyfikat wydany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 53d ust. 1 pkt 7. Pojedyncze egzemplarze statków powietrznych kategorii specjalnej mogą być produkowane pod nadzorem Prezesa Urzędu przez podmioty nieposiadające certyfikatu.
10. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję posiadających certyfikat podmiotów projektujących, produkujących lub obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej lub ich części, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 53d ust. 1 pkt 8.

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

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

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

- 1) rodzaje statków powietrznych kategorii specjalnej;
- 2) sposób i warunki prowadzenia budowy, odbudowy lub modyfikacji statków powietrznych kategorii specjalnej;
- 3) sposób postępowania przy wydawaniu i odnawianiu ważności oraz zawieszaniu i cofaniu pozwoleń na wykonywanie lotów;

- 4) sposób prowadzenia inspekcji statków powietrznych kategorii specjalnej;
 - 5) wzór pozwolenia na wykonywanie lotów oraz wzór wniosku o jego wydanie;
 - 6) zakres obsługi statków powietrznych kategorii specjalnej;
 - 7) sposób postępowania przy certyfikowaniu podmiotów projektujących, produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej;
 - 8) sposób prowadzenia ewidencji podmiotów produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej lub ich części.
2. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze wymagania EASA w zakresie zdatności statków powietrznych do lotu oraz uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, określi, w zakresie niezastrzeżonym dla EASA, w drodze rozporządzenia:
- 1) sposób postępowania przy zmianie, zawieszaniu i cofaniu certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu oraz wzory tych dokumentów;
 - 2) sposób postępowania przy wydawaniu, zmianie, zawieszaniu i cofaniu orzeczenia zdatności oraz wzory tego orzeczenia i wniosku o jego wydanie;
 - 3) rodzaje prób w locie i lotów próbnych oraz sposób i warunki ich przeprowadzania, w tym wymagania dotyczące personelu lotniczego uczestniczącego w próbach w locie i lotach próbnych;
 - 4) sposób sprawdzania zdatności statków powietrznych do lotu, w tym sposób:
 - a) postępowania przy wydawaniu świadectwa zdatności do lotu oraz eksportowego świadectwa zdatności do lotu, okres ważności świadectwa zdatności do lotu, wzór świadectwa zdatności do lotu oraz wzór wniosku o jego wydanie, wzór eksportowego świadectwa zdatności do lotu oraz wzór wniosku o jego wydanie,
 - b) stwierdzania utrzymywania przez statek powietrzny jego zdatności do lotu,
 - c) postępowania przy zawieszaniu, odnawianiu i cofaniu świadectwa zdatności do lotu,
 - d) postępowania przy wydawaniu zezwolenia na wykonywanie lotu, o którym mowa w art. 51, i termin jego ważności, wzór zezwolenia oraz wzór wniosku o jego wydanie.”;
- 26) w dziale IV tytuł rozdziału 1 otrzymuje brzmienie:
- „Postanowienia ogólne, zakładanie i rejestrowanie lotnisk”;
- 27) 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) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Dopuszcza się tworzenie lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, zgodnie z art. 59a ust. 1 pkt 2. Do lotnisk tych nie stosuje się art. 55 ust. 5, art. 64–64b, art. 67 ust. 3–6, art. 67b–67g, art. 68 ust. 3 pkt 4, 5 i 7, art. 80a, art. 84 ust. 2 pkt 3, art. 173–180 oraz art. 181a–185.”,

c) 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 lotniskiem – przez innych użytkowników lotniska.”,

d) dodaje się ust. 5–8 w brzmieniu:

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

- 1) przewozów czarterowych, wykonywanych wyłącznie śmigłowcami oraz samolotami o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20;
- 2) lokalnych;
- 3) innych niż loty, o których mowa w pkt 1 i 2, niebędących lotami handlowymi.

6. W przypadku gdy zarządzający lotniskiem użytku wyłącznego zapewnia:

- 1) funkcjonowanie na lotnisku służb państwowych działających na rzecz administracji publicznej lub służb lotnictwa państwowego,
- 2) starty i lądowania statków powietrznych wykonujących loty w celu ratowania życia lub zdrowia ludzi, poszukiwania i ratownictwa, zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia lub loty humanitarne

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

7. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem, zaopiniowany przez gminy, na których terytorium jest położone lotnisko, mając na uwadze interes publiczny, może wyrazić zgodę, w formie decyzji administracyjnej, na czasowe otwarcie lotniska użytku wyłącznego do użytku publicznego dla określonej kategorii statków powietrznych lub w określonych porach dnia. Do lotnisk tych w takim przypadku stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące lotnisk użytku publicznego.

8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i procedury wykonywania lotów, o których mowa w ust. 5 i 7, mając na uwadze wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych i prawa Unii Europejskiej, w tym przepisów w zakresie bezpiecznego i nienaruszającego reguł konkurencji wykonywania tych lotów.”;

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

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

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

c) w ust. 3:

– pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1) dokumenty potwierdzające spełnienie przez wnioskodawcę wymogów, o których mowa w ust. 2 albo 2a;
- 2) wypis i wyrys z planu zagospodarowania przestrzennego województwa, o ile został uchwalony, oraz wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu lotniska oraz obszarów go otaczających, znajdujących się w strefie jego oddziaływania, odpis decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego, odpis decyzji o warunkach zabudowy albo odpis decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego;”

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

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

– uchyla się pkt 6,

– dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.”;

d) uchyla się ust. 4,

e) dodaje się ust. 5–12 w brzmieniu:

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

6. Plan generalny określa:

- 1) obszar objęty planem, z określeniem dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych;
- 2) informację dotyczącą planowanego rozwoju ruchu lotniczego (w podziale w szczególności na operacje regularne, czarterowe i lotnictwo ogólne, przewozy pasażerów i towarów);
- 3) koncepcję zapewniania służb żeglugi powietrznej;
- 4) koncepcję rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem stref wokół lotniska;
- 5) informację dotyczącą przepustowości, z uwzględnieniem jej obecnych – w przypadku istniejących lotnisk – i przyszłych parametrów (w podziale na parametry dotyczące w szczególności dróg startowych, dróg kołowania, płyt postojowych, terminali, przestrzeni powietrznej, dróg dojazdowych do lotniska), w odniesieniu do zakładanego rozwoju ruchu i planowanych modernizacji lotniska;
- 6) informacje ekonomiczno-finansowe dotyczące w szczególności obecnej i planowanej struktury własnościowej, przewidywanych źródeł finansowania inwestycji, obecnej i przewidywanej rentowności i płynności podmiotu, planowanej wysokości opłat lotniskowych i przychodów z ich tytułu, z odniesieniem do całości planowanych przychodów podmiotu;
- 7) inne sprawy wybrane przez podmiot, o którym mowa w ust. 5.

7. Plan generalny w zakresie, o którym mowa w ust. 6 pkt 1 i 4, podmiot, o którym mowa w ust. 5, uzgadnia z gminami, których tereny objęte zostały planem generalnym, i przedkłada do zaopiniowania Prezesowi Urzędu.

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

- 1) ministrem właściwym do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej – w zakresie zgodności z koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju,

- 2) Ministrem Obrony Narodowej – w zakresie terenów zamkniętych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 17 maja 1999 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287),
 - 3) ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego – w zakresie zgodności z programami rządowymi dotyczącymi rozwoju kraju, w tym jego poszczególnych regionów
– podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu w zakresie zgodności z polityką transportową kraju.
9. Dla terenów objętych planem generalnym sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe, z uwzględnieniem przepisów dotyczących terenów zamkniętych. Jeżeli teren zamknięty objęty planem generalnym utraci status terenu zamkniętego, sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego terenu jest obowiązkowe.
10. Plan generalny podlega aktualizacji w okresach pięcioletnich lub częściej, jeżeli istniejące lub projektowane cechy techniczno-eksploatacyjne lotniska lub warunki ekonomiczne, operacyjne, środowiskowe oraz finansowe wymagają wprowadzenia istotnych zmian w tym planie.
11. Do zmiany planu generalnego przepisy ust. 6–9 stosuje się odpowiednio.
12. Prezes Urzędu uwzględnia zapisy zatwierdzonego planu generalnego w szczególności przy:
- 1) wydawaniu zezwoleń, o których mowa w art. 61 ust. 1;
 - 2) uzgadnianiu decyzji, o których mowa w art. 87 ust. 5.”;
- 29) w art. 57:
- a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:
„1a. Do wniosku o wydanie promesy zezwolenia wnioskodawca dołącza dokumenty określone w art. 55 ust. 3 pkt 1–4, 7–9 oraz pkt 11.”;
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. W okresie ważności promesy nie można odmówić wydania zezwolenia, chyba że uległ zmianie stan faktyczny lub prawny podany we wniosku o wydanie promesy, wnioskodawca nie spełnił wszystkich warunków określonych w promesie lub wymagań określonych w art. 55 ust. 2-3 lub ujawniły się okoliczności, o których mowa w art. 56 ust. 1.”;
- 30) 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.”;
- 31) w art. 59:
- a) w ust. 3 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:
„3) zatwierdzoną instrukcją operacyjną lotniska.”;
 - b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) zakładającego lotnisko,
- 2) inny podmiot – na wniosek zakładającego lotnisko

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

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

„Art. 59a. 1. Potwierdzenie spełnienia wymagań związanych z eksploatacją lotniska i zarządzaniem lotniskiem użytku publicznego następuje przez wydanie certyfikatu:

- 1) zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie ust. 5 – w stosunku do lotnisk przeznaczonych do międzynarodowego regularnego przewozu lotniczego;
- 2) zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie ust. 6 – w stosunku do lotnisk, dla których Prezes Urzędu wydał decyzję o ograniczonej certyfikacji.

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

- 1) rodzaje lotów, jakie mogą być wykonywane na tym lotnisku;
- 2) czas, w jakim mogą być obsługiwane loty na tym lotnisku;
- 3) charakterystykę techniczną statków powietrznych, jakie mogą lądować i startować z tego lotniska.

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

4. Potwierdzenie spełnienia wymagań związanych z eksploatacją i zarządzaniem lotniskiem użytku wyłącznego następuje poprzez złożenie oświadczenia przez zakładającego lotnisko lub zarządzającego lotniskiem o zgodności charakterystyk technicznych i infrastruktury lotniska oraz eksploatacji i zarządzania lotniskiem z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie ust. 6, po przeprowadzeniu przez Prezesa Urzędu z wynikiem pozytywnym kontroli sprawdzającej na lotnisku.

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

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczne i eksploatacyjne w stosunku do lotnisk, o których mowa w ust. 1 pkt 2, oraz sposób i tryb przeprowadzania kontroli sprawdzającej, mając na uwadze konieczność za-

pewnienia bezpiecznej eksploatacji lotnisk oraz potrzebę zróżnicowania kryteriów oceny lotnisk w zależności od ich typu, charakterystyk technicznych i rodzaju ruchu lotniczego, a także skutki finansowe dla zarządzających lotniskami.”;

33) art. 60 otrzymuje brzmienie:

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

34) w art. 63:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wzór rejestru lotnisk;”;

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

35) art. 64 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 64. 1. Kto zamierza nabyć lub objąć akcje lub udziały w spółce zakładającej lotnisko użytku publicznego albo spółce będącej założycielem lub właścicielem istniejącego lotniska użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie odpowiednio 25%, 33% lub 49% ogólnej liczby głosów na zgromadzeniu wspólników lub walnym zgromadzeniu lub podejmuje inne działania, w wyniku czego stanie się podmiotem dominującym w rozumieniu ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych (Dz. U. z 2009 r. Nr 185, poz. 1439 oraz z 2010 r. Nr 167, poz. 1129), w podmiocie zakładającym lotnisko albo będącym założycielem lub właścicielem lotniska użytku publicznego, zawiadamia o tym ministra właściwego do spraw transportu – pod rygorem nieważności.
2. Nie zawiadamia się ministra właściwego do spraw transportu, gdy działania, o których mowa w ust. 1, stanowią koncentrację o wymiarze wspólnotowym w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz. Urz. WE L 24 z 29.01.2004, str. 1; Dz. Urz. UE

Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 3, str. 40). W takim przypadku do działań tych stosuje się przepisy tego rozporządzenia.

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

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

- „Art. 64a. 1. Kto zamierza nabyć lub objąć akcje lub udziały w spółce zarządzającej lotniskiem użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie, bezpośrednio lub pośrednio, przez inne podmioty, większości głosów na zgromadzeniu wspólników lub walnym zgromadzeniu, także na podstawie porozumień z innymi osobami, lub podejmuje inne działania, w wyniku czego stanie się podmiotem dominującym w rozumieniu ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych, w podmiocie zarządzającym lotniskiem użytku publicznego, zawiadamia o tym ministra właściwego do spraw transportu – pod rygorem nieważności.
2. Nie zawiadamia się ministra właściwego do spraw transportu, gdy działania, o których mowa w ust. 1, stanowią koncentrację o wymiarze wspólnotowym w rozumieniu rozporządzenia nr 139/2004/WE. W takim przypadku do działań tych stosuje się przepisy tego rozporządzenia.
 3. Zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się przed zamierzonym podjęciem działań, o których mowa w ust. 1. Działania te mogą być podjęte, jeżeli w terminie 30 dni od dnia zawiadomienia minister właściwy do spraw transportu nie wyda zakazu, o którym mowa w ust. 4.
 4. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, zakazać – pod rygorem nieważności – nabycia lub objęcia akcji lub udziałów w ilości, o której mowa w ust. 1, lub podjęcia działań, o których mowa w ust. 1, ze względu na zagrożenie porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego, a także w przypadku gdy nabycie lub objęcie akcji lub udziałów nastąpiłoby przez podmiot inny niż:
 - 1) organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna;

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

- Art. 64b. 1. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, może, w drodze decyzji administracyjnej, wyrazić sprzeciw wobec uchwały zarządu spółki będącej założycielem lub właścicielem ponadlokalnego lotniska użytku publicznego, lub nim zarządzającej, wymienionej w rozporządzeniu wydanym na podstawie ust. 13, lub wobec innej dokonanej przez zarząd tej spółki czynności prawnej, której przedmiotem jest rozporządzenie składnikiem mienia spółki podstawowym dla funkcjonowania lotniska.
2. Sprzeciw, o którym mowa w ust. 1, obejmuje również uchwały walnego zgromadzenia albo zgromadzenia wspólników dotyczące:
 - 1) rozwiązania spółki;
 - 2) przeniesienia jej siedziby poza granice Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 3) zmiany przedmiotu przedsiębiorstwa spółki;
 - 4) zbycia albo wydzierżawienia przedsiębiorstwa lub jego zorganizowanej części oraz ustanowienia na nich ograniczonego prawa rzeczowego.
 3. Zarząd spółki niezwłocznie powiadamia ministra właściwego do spraw transportu o dokonaniu czynności prawnej, o której mowa w ust. 1 lub 2, nie później jednak niż w terminie 3 dni roboczych od dokonania tej czynności.
 4. Minister właściwy do spraw transportu wyraża sprzeciw w terminie 14 dni roboczych od dnia otrzymania powiadomienia, o którym mowa w ust. 3, jednak nie później niż w terminie 21 dni roboczych od dokonania czynności prawnej, o której mowa w ust. 1 lub 2, jeżeli czynność ta narusza porządek publiczny lub bezpieczeństwo publiczne, w tym zagraża bezpiecznej i ciągłej komunikacji lotniczej.
 5. Skutki czynności prawnej, o której mowa w ust. 1 lub 2, ulegają zawieszeniu:
 - 1) na czas przysługujący ministrowi właściwemu do spraw transportu na wyrażenie sprzeciwu;
 - 2) w razie złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy lub zaskarżenia ostatecznej decyzji ministra właściwego do spraw transportu na drodze sądowej – do chwili zmiany decyzji, jej 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 składowiska mienia spółki podstawowego dla funkcjonowania lotniska, jeżeli zagraża to porządkowi publicznemu lub bezpieczeństwu publicznemu, przepisy ust. 1–7 stosuje się odpowiednio. Minister właściwy do spraw transportu, wyrażając sprzeciw, określa ponadto w decyzji zakres obowiązku kontynuacji dotychczasowej działalności przez spółkę, a w razie potrzeby – także odpowiedni termin przywrócenia dotychczasowej działalności przez spółkę.
9. W przypadkach, o których mowa w ust. 8, sprzeciw może być wyrażony przed zawiadomieniem przez zarząd spółki o tych zdarzeniach.
10. Do egzekucji obowiązków określonych w decyzji, o której mowa w ust. 8, stosuje się przepisy działu III ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.
11. Do roszczeń o odszkodowanie z tytułu strat majątkowych poniesionych przez spółki wskutek wydania przez ministra właściwego do spraw transportu zgodnych z prawem decyzji, o których mowa w ust. 1 i 8, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 22 listopada 2002 r. o wyrównywaniu strat majątkowych wynikających z ograniczenia w czasie stanu nadzwyczajnego wolności i praw człowieka i obywatela (Dz. U. 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.”;

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

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

- 1) zadania określone w art. 22b, 183 i 197;
- 2) inwestycje zakładającego lotnisko lub zarządzającego lotniskiem w zakresie budowy, rozbudowy, przebudowy, utrzymania i wyposażenia lotnisk użytku publicznego lub lotnisk użytku wyłącznego realizujących usługi w ogólnym interesie gospodarczym, o których mowa w art. 54 ust. 6.

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

38) w art. 66:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

2. Warunki korzystania z lotnisk użytku publicznego, w tym opłaty za 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.”;

40) w art. 68:

a) uchyla się ust. 1,

b) w ust. 2:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

– uchyla się pkt 4,

– w pkt 12 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 13 w brzmieniu:

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

c) ust. 2b otrzymuje brzmienie:

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

d) po ust. 2b dodaje się ust. 2c i 2d 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.

2d. Wymogu uzyskania zgody, o której mowa w ust. 2c, nie stosuje się do wykonywania międzynarodowych lotów niehandlowych w granicach obszaru Schengen, jeżeli nie została tymczasowo przywrócona kontrola graniczna (zgodnie z art. 23 rozporządzenia (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiającego wspólny kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz. Urz. UE L 105 z 13.04.2006, str. 1).”,

e) w ust. 3 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3–7 w brzmieniu:

„3) posiadać system zarządzania bezpieczeństwem na lotniskach – w zakresie wymaganym przez przepisy międzynarodowe oraz przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 6;

4) koordynować prace zespołu ochrony lotniska;

5) posiadać zaktualizowany plan generalny;

6) określić granicę części lotniczej lotniska podlegającą zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu;

7) posiadać zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 1.”,

f) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. Zarządzający lotniskiem, na którym funkcjonuje lotnicze przejście graniczne, po uprzednim uzgodnieniu z właściwym miejscowo komendantem placówki Straży Granicznej, jest obowiązany do zapewnienia fizycznego oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych, określonych w art. 2 pkt 3 kodeksu granicznego Schengen, od pasażerów innych lotów podlegających odprawie granicznej, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr VI pkt 2 do tego rozporządzenia.

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

nicznej według zasad określonych w załączniku nr VI pkt 2 do tego rozporządzenia.”;

41) art. 70 otrzymuje brzmienie:

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

42) w art. 71a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

- „1. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadzić ograniczenia lub zakazy wykonywania operacji lotniczych przez cywilne poddzwiękowe samoloty z napędem odrzutowym, posiadające maksymalną masę startową (MTOM) nie mniejszą niż 34 000 kg albo mieszczące, zgodnie z certyfikatem typu samolotu, więcej niż 19 miejsc pasażerskich, z wyłączeniem miejsc przeznaczonych wyłącznie dla załogi, w celu ograniczenia hałasu emitowanego na lotnisku, na którym, w ciągu ostatnich 3 lat kalendarzowych, było wykonywanych średnio nie mniej niż 50 000 operacji lotniczych rocznie.”;

b) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

- „2) odpowiednim planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym - zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;”;

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

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

44) art. 74 i 75 otrzymują brzmienie:

- „Art. 74. 1. Służby publiczne i organy administracji publicznej korzystają z obiektów i urządzeń lotniska w zakresie niezbędnym do wykonywania ich zadań.
2. Zarządzający lotniskiem jest obowiązany udostępnić służbom publicznym i organom administracji publicznej niezbędne obiekty i urządzenia, o których mowa w ust. 1, zaś służby publiczne i organy administracji publicznej są obowiązane pokryć koszty eksploatacji

tych obiektów i urządzeń w wysokości kosztów faktycznie poniesionych z tego tytułu przez zarządzającego lotniskiem.

3. Obowiązek pokrywania przez Straż Graniczną kosztów eksploatacji obiektów i urządzeń lotniska, o których mowa w ust. 2, w zakresie wynikającym ze współdziałania Straży Granicznej z Prezesem Urzędu sprawującym nadzór nad wykonywaną przez zarządzającego lotniskiem kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym obejmuje wyłącznie koszty:
 - 1) zużycia energii elektrycznej i ciepłej, wody i gazu;
 - 2) usług telekomunikacyjnych.
4. Szczegółowe warunki udostępnienia obiektów i urządzeń, o których mowa w ust. 1–3, określają umowy zawierane między zarządzającym lotniskiem a służbami publicznymi i organami administracji publicznej.
5. Przepisy ust. 1–4 nie naruszają przepisów ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 12, poz. 67) oraz innych ustaw określających zadania służb i organów, o których mowa w ust. 1.

Art. 75. 1. Zarządzający lotniskiem może pobierać opłaty od użytkownika statku powietrznego lub innego posiadacza statku powietrznego w momencie wykonywania operacji lotniczej z tytułu świadczenia na jego rzecz na lotnisku usług związanych z obsługą startów, lądowań i postoju statków powietrznych, przylotem i odlotem pasażerów oraz obsługą ładunków (opłaty lotniskowe), z zastrzeżeniem ust. 3. Opłaty lotniskowe obejmują również opłaty i dopłaty, o których mowa w ust. 4.

2. Opłaty lotniskowe nie obejmują usług, o których mowa w art. 176 i art. 180 ust. 2.
3. Opłaty lotniskowe nie obejmują usług związanych z obsługą pasażerów niepełnosprawnych oraz pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz. Urz. UE L 204 z 26.07.2006, str. 1). Na żądanie Prezesa Urzędu każdy dostawca usług związanych z obsługą pasażerów niepełnosprawnych jest zobowiązany do przedstawienia szczegółowej informacji dotyczącej kosztów zapewnienia tych usług i kalkulacji stawek opłat za nie. Na podstawie uzyskanych informacji Prezes Urzędu może nakazać, w drodze decyzji, zmianę wysokości opłat, jeżeli stwierdzi naruszenie zasad zawartych w rozporządzeniu 1107/2006/WE.
4. Na lotniskach użytku publicznego, na których występują problemy związane z ochroną środowiska przed nadmiernym hałasem, zarządzający lotniskiem może ustalić dopłaty do opłat lotniskowych, o których mowa w ust. 1, albo wyodrębnić opłatę hałasową. W takim przypadku zarządzający lotniskiem ma obowiązek utworzenia funduszu celowego w wysokości pobieranych dopłat albo opłat związa-

nych z ochroną środowiska przed nadmiernym hałasem, którego środki są przeznaczane wyłącznie na pokrycie kosztów ochrony środowiska związanych z pomiarem emisji czynników szkodliwych, prowadzeniem działalności zapobiegawczych oraz usuwaniem skutków spowodowanych oddziaływaniem hałasu na środowisko.

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

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

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

- 1) statków powietrznych wykonujących loty w celu zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia 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.”;

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

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

47) w art. 82:

a) uchyla się pkt 2,

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) decyduje o podjęciu działań przez służbę ochrony lotniska w stosunku do osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym lub lotnisku i przekazaniu jej właściwym organom;”;

c) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) wnioskuje do Prezesa Urzędu, a w przypadku:

a) lotniska wpisanego do rejestru lotnisk wojskowych – do Ministra Obrony Narodowej,

b) lotniska wpisanego do rejestru lotnisk lotnictwa służb porządku publicznego – do ministra właściwego do spraw wewnętrznych

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

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

„Art. 83a. 1. Wszystkie osoby znajdujące się na terenie lotniska są obowiązane do przestrzegania i stosowania się do nakazów i zakazów zawartych

w przepisach porządkowych ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem, wydanymi na podstawie ust. 2.

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

49) w art. 84 w ust. 2:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

- a) właściwym terenowo komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej – w przypadku portów lotniczych,
- b) komendantem powiatowym albo miejskim Państwowej Straży Pożarnej – w przypadku pozostałych lotnisk;”;

b) uchyla się pkt 2,

c) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

50) w art. 85 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) warunki i program szkolenia służb ratowniczo-gaśniczych, o których mowa w art. 84 ust. 2 pkt 3, uwzględniając klasyfikację lotnisk przyjętą dla celów ratowniczo-gaśniczych.”;

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

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

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

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

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

- 1) strefy przestrzeni powietrznej wykorzystywanej do żeglugi powietrznej, o których mowa w ust. 1;
- 2) szczegółowe warunki użycia lasera lub światła z innych źródeł w tych strefach;
- 3) tryb wydawania zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł.”;

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

b) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

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

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

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

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

d) ust. 7–9 otrzymują brzmienie:

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

8. O wpisie oraz odmowie wpisania lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych, o jego wykreśleniu z tego rejestru, oraz o zmianie danych zawartych w tym rejestrze rozstrzyga Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.

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

53) art. 93 otrzymuje brzmienie:

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

1) przewozów czarterowych i lotów lokalnych wykonywanych wyłącznie samolotami z napędem śmigłowym o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 5 700 kg włącznie lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 10, śmigłowcami, statkami powietrznymi bez napędu oraz aerostatami;

2) lotów innych niż loty, o których mowa w pkt 1, niebędących lotami handlowymi.

2. Lądowiska podlegają wpisowi do ewidencji lądowisk, prowadzonej przez Prezesa Urzędu, na wniosek zgłaszającego lądowisko posiadającego zgodę posiadacza nieruchomości, na której znajduje się lądowisko, po uzyskaniu pozytywnej opinii instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego i właściwej miejscowo gminy (wójta, burmistrza, prezydenta miasta).

3. Prezes Urzędu może wykreślić lądowisko z ewidencji lądowisk na wniosek:

1) instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego;

2) zgłaszającego lądowisko;

3) posiadacza nieruchomości, na terenie której znajduje się lądowisko.

4. Starty i lądowania statków powietrznych mogą być wykonywane na lądowiskach tylko za zgodą zgłaszającego lądowisko i zgodnie z instrukcją operacyjną lądowiska.
5. Za bezpieczną eksploatację lądowiska, odpowiada zgłaszający lądowisko.
6. Przepisy ust. 2–5 nie dotyczą lądowisk wykorzystywanych nie częściej niż 14 dni w ciągu kolejnych 12 miesięcy. Start i lądowanie na takim lądowisku może zostać wykonany za zgodą posiadacza nieruchomości, na której znajduje się lądowisko.
7. Odpowiedzialność za wybór lądowiska jako miejsca startu i lądowania statku powietrznego ponosi dowódca statku powietrznego.
8. Do lądowisk zlokalizowanych na śródlądowych powierzchniowych wodach publicznych, morskich wodach wewnętrznych wraz z morskimi wodami wewnętrznymi Zatoki Gdańskiej i wodach morza terytorialnego nie stosuje się ust. 2–6.
9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb zgłaszania do ewidencji lądowisk, w tym zakres opinii niezbędnych dla zgłoszenia lądowiska, tryb wykreślenia z ewidencji lądowisk oraz wzór ewidencji lądowisk, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych przez zgłaszających lądowiska oraz zakres danych niezbędnych do dokonania wpisu lub wykreślenia z ewidencji lądowisk.”;

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

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

- 1) konieczności wykonania lądowania zapobiegającego znalezieniu się statku powietrznego w sytuacji stanowiącej potencjalne zagrożenie jego bezpieczeństwa, gdyby kontynuował lot;
- 2) transportu medycznego służącego ratowaniu życia lub zdrowia ludzi;
- 3) ratowania życia lub zdrowia ludzi, poszukiwania i ratownictwa, zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia, a także w nagłych stanach zagrożenia bezpieczeństwa i porządku publicznego;
- 4) jeżeli pozwalają na to przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2.

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

55) w art. 94:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych są uprawnieni wyłącznie członkowie personelu lotniczego, członkowie personelu pokładowego, o których mowa w części O załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91/EWG, oraz osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym prowa-

dzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 4 lit. e i osoby uczestniczące w zajęciach rekreacyjnych na lotniach i parolotniach, prowadzonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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

d) w ust. 6:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) personel wchodzący w skład załóg statków powietrznych:

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

– uchyla się pkt 2,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) mechanik lotniczy obsługi technicznej;”

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

„4a) praktykant – kontroler ruchu lotniczego;”

– w pkt 5 średnik zastępuje się kropką i uchyla się pkt 6 i 7,

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

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

f) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

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

g) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. W odniesieniu do personelu lotniczego wykonującego czynności lotnicze, w związku z używaniem statków powietrznych objętych przepisami art. 33 ust. 2, minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, o którym mowa w art. 104, wprowadzić zamiast wymogu licencji wymóg posiadania świadectwa kwalifikacji.”

56) w art. 95:

a) w ust. 2:

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) pilot statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg;”

– uchyla się pkt 5,

– dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

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

– w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7–9 w brzmieniu:

„7) mechanik poświadczenia obsługi statków powietrznych, o których mowa w pkt 1–5a;

8) informator służby informacji powietrznej;

9) informator lotniskowej służby informacji powietrznej.”

b) w ust. 3:

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) pilot statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg – ukończone 16 lat, wykształcenie co najmniej gimnazjalne albo równorzędne oraz zgoda opiekunów prawnych;”

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

„5a) operator bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe – ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej średniego wykształcenia;”

– uchyla się pkt 6,

– dodaje się pkt 7–9 w brzmieniu:

- „7) mechanik poświadczenia obsługi statków powietrznych, o którym mowa w ust. 2 pkt 7 – ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej gimnazjalnego wykształcenia;
- 8) informator służby informacji powietrznej – ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej średniego wykształcenia;
- 9) informator lotniskowej służby informacji powietrznej – ukończone 18 lat, posiadanie co najmniej średniego wykształcenia.”

c) ust. 4a otrzymuje brzmienie:

„4a. 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 pkt 1–3 i pkt 5a i 7, przez właściwy organ lub uprawniony podmiot państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, nie wymagają uznania przez Prezesa Urzędu.”

57) po art. 95 dodaje się art. 95a–95g w brzmieniu:

- „Art. 95a. 1. Wykonywanie działalności szkoleniowej w zakresie prowadzenia szkolenia personelu lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego oraz wpisywanych do niego uprawnień jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej i podlega wpisowi do rejestru podmiotów szkolących na podstawie pisemnego wniosku.
2. Działalność szkoleniową w zakresie objętym obowiązkiem wpisu do rejestru podmiotów szkolących może wykonywać przedsiębiorca, który oświadcza, że wykonywanie działalności objętej wpisem do rejestru podmiotów szkolących nie zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym oraz bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu.
 3. Wniosek o wpis do rejestru zawiera w szczególności następujące dane:
 - 1) firmę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres albo miejsce zamieszkania;
 - 2) oznaczenie formy prawnej i numer w rejestrze przedsiębiorców albo w innym właściwym rejestrze lub w ewidencji działalności gospodarczej;
 - 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP), o ile przedsiębiorca taki numer posiada;
 - 4) datę planowanego rozpoczęcia działalności szkoleniowej;

- 5) imię, nazwisko, adres, numer telefonu instruktora pilotażu oraz jego kwalifikacje;
 - 6) nazwę i adres lotniska lub lądowiska, na którym będzie prowadzone szkolenie;
 - 7) spis statków powietrznych używanych do szkolenia, jeżeli podlegają wpisowi do ewidencji, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2;
 - 8) informację o rodzajach szkoleń, jakie będą prowadzone w ośrodku;
 - 9) informację o posiadanym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonego szkolenia;
 - 10) oświadczenie, że dane zawarte we wniosku są kompletne i zgodne z prawdą.
4. Minister właściwy do spraw transportu, biorąc pod uwagę bezpieczeństwo w ruchu lotniczym, określi, w drodze rozporządzenia:
- 1) szczegółowe wymagania niezbędne dla prowadzenia działalności szkoleniowej, o której mowa w ust. 1;
 - 2) wzór wniosku o wpis do rejestru podmiotów szkolących;
 - 3) szczegółowe warunki i sposób prowadzenia rejestru podmiotów szkolących, tryb składania wniosków o wpis do rejestru podmiotów szkolących oraz zgłaszania zmiany danych rejestrowych.
- Art. 95b. Prezes Urzędu odmawia wpisania podmiotu do rejestru podmiotów szkolących, jeżeli nie zostały spełnione wymagania określone w art. 95a ust. 2 i 3 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 95a ust. 4.
- Art. 95c. Przedsiębiorca jest obowiązany przechowywać, przez okres wykonywanej działalności szkoleniowej, wszystkie dokumenty niezbędne do wykazania, że spełnia warunki do wykonywania działalności objętej obowiązkiem wpisu do rejestru podmiotów szkolących.
- Art. 95d. Uprawnienia podmiotu szkolącego wynikające z dokonanego wpisu do rejestru nie przechodzą na podmioty powstałe w wyniku jego podziału albo łączenia się z innymi podmiotami.
- Art. 95e. Prezes Urzędu może wykreślić podmiot szkolący z rejestru podmiotów szkolących, jeśli stwierdzi, że podmiot ten zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym oraz bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu albo przestał spełniać wymagania niezbędne dla prowadzenia działalności szkoleniowej.
- Art. 95f. 1. Czynności tankowania statków powietrznych o masie powyżej 10 000 kg maksymalnej masy startowej (MTOM) może wykonywać osoba, która posiada świadectwo operatora tankowania statków powietrznych.

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

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

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

58) w art. 96:

a) w ust. 1:

– zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

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

– uchyla się pkt 3,

– pkt 6 otrzymuje brzmienie:

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

– dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

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

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

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

c) w ust. 2:

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

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

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

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

– pkt 6 otrzymuje brzmienie:

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

– uchyla się pkt 6a,

–dodaje się pkt 6b i 6c w brzmieniu:

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

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

d) ust. 5 i 5a otrzymują brzmienie:

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

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

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

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

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

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

59) w art. 97:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

60) 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 nie powinny być mniejsze niż wymagane do uzyskania wpisu uprawnienia do licencji.”;

61) w art. 99:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

„4) wniosku członka komisji.”;

62) art. 100 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) uzyskał licencję lub uprawnienia w oparciu o sfałszowane dokumenty;
- 2) sfałszował zapisy w licencji lub poświadczył nieprawdę w dokumentach obsługi technicznej;
- 3) utracił kwalifikacje wymagane do wykonywania określonych czynności lotniczych;
- 4) wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego;
- 5) wykonywał czynności lotnicze pod wpływem alkoholu lub środków odurzających.

2. Licencję zawiesza się albo cofa również na pisemny wniosek posiadacza licencji.

3. W przypadku uzasadnionego podejrzenia zaistnienia okoliczności, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu może zawiesić licencję i zatrzymać ją na czas trwania postępowania administracyjnego w przedmiocie zawieszenia albo cofnięcia licencji. Przepis ten stosuje się odpowiednio do zawieszenia uprawnień wpisywanych do licencji.

4. W przypadku postępowania prowadzonego przez uprawnione organy państwowe w celu stwierdzenia, czy zaistniały okoliczności, o których mowa w ust. 1, na czas prowadzenia tego postępowania Prezes Urzędu może zawiesić licencję i zatrzymać ją, jeżeli istnieje uzasadniona obawa, że dalsze wykonywanie czynności lotniczych może zagrażać bezpieczeństwu lotów, a organ prowadzący postępowanie nie zatrzymał tego dokumentu. Przepis ten stosuje się odpowiednio do zawieszenia uprawnień wpisywanych do licencji.

5. W przypadku zastosowania w stosunku do członka personelu lotniczego środka zapobiegawczego polegającego na obowiązku powstrzymania się od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych lub od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów w ruchu powietrznym albo wydania prawomocnego wyroku sądu, w którym orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, licencja podlega zawieszeniu na czas trwania tego środka lub zakazu.
 6. Członek personelu lotniczego, na którym spoczywa obowiązek powstrzymania się od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych lub od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów w ruchu powietrznym albo co do którego prawomocnie orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, jest obowiązany do zwrotu licencji w celu dokonania w niej wpisu o zawieszeniu, jeżeli licencja ta nie została w inny sposób zabezpieczona przez właściwe organy.”;
- 63) 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.”;
- 64) w art. 103 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy, z zastrzeżeniem ust. 2.
 2. W stosunku do członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 18 godzin na dobę w locie długodystansowym. W tych rozkładach czas pracy nie może przekroczyć przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy.”;
- 65) po art. 103 dodaje się art. 103a–103d w brzmieniu:
- „Art. 103a. 1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego nie może przekroczyć 1 900 godzin w ciągu okresu rozliczeniowego wynoszącego rok kalendarzowy.
 2. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego rozpoczyna się w chwili, gdy pracodawca wymaga od członka załogi podjęcia pracy, i kończy się w chwili, gdy członek załogi jest wolny od wszelkich obowiązków.
 3. Do czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego wlicza się okres pełnienia czynności lotniczych.

4. Do czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego wlicza się, na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 103c, okresy gotowości oraz przerw w pełnieniu czynności lotniczych.
 5. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca nie może przekroczyć:
 - 1) 160 godzin w ciągu każdych kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie w tym okresie;
 - 2) 40 godzin w ciągu każdych kolejnych 7 dni.
 6. Czas pracy członka załogi w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego nie może przekroczyć:
 - 1) 190 godzin w ciągu każdych kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie w całym tym okresie;
 - 2) 60 godzin w ciągu każdych kolejnych 7 dni;
 - 3) 15 godzin 30 minut w ciągu kolejnych 24 godzin.
 7. Czas lotu, liczony od chwili uruchomienia wirnika nośnego do momentu jego zatrzymania, członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca nie może przekroczyć:
 - 1) 800 godzin w ciągu roku kalendarzowego;
 - 2) 90 godzin w ciągu kolejnych 28 dni.
 8. Czas lotu, liczony od chwili uruchomienia wirnika nośnego do momentu jego zatrzymania, członka załogi w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego nie może przekroczyć:
 - 1) 800 godzin w ciągu roku kalendarzowego;
 - 2) 80 godzin w ciągu kolejnych 28 dni.
- Art. 103b. 1. Członkom załóg statków powietrznych, o których mowa w art. 103a, niezależnie od urlopu wypoczynkowego, przysługuje:
- 1) co najmniej 7 dni wolnych od pracy w każdym miesiącu kalendarzowym;
 - 2) co najmniej 104 dni wolnych od pracy w każdym roku kalendarzowym.
2. Do okresów, o których mowa w ust. 1, wlicza się dni ustawowo wolne od pracy albo, w przypadku określonym w art. 151¹¹ Kodeksu pracy, inne dni wolne od pracy zapewnione przez pracodawcę oraz okresy wypoczynku określone w przepisach wydanych na podstawie art. 103c liczone w wymiarze godzinowym.
 3. Pracodawca ustala rozkład czasu pracy członków załóg statków powietrznych. Rozkład czasu pracy uwzględniający okresy wypoczynku, o których mowa w ust. 1, jest przygotowywany na okres miesiąca kalendarzowego oraz ogłaszany w sposób przyjęty u danego pracodawcy najpóźniej do 25. dnia miesiąca poprzedniego.

4. Członkom załóg statków powietrznych, o których mowa w art. 103a, przysługują w każdym tygodniu co najmniej 24 godziny nieprzerwanego wypoczynku.

Art. 103c. Minister właściwy do spraw transportu, w celu zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zapobieżenia skutkom skumulowanego zmęczenia członków załóg, określi, w drodze rozporządzenia, w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych, o których mowa w art. 103a:

- 1) maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych;
- 2) przerwy w pełnieniu czynności lotniczych;
- 3) okresy wypoczynku należne w związku z pełnieniem czynności lotniczych;
- 4) ograniczenia czasu lotu;
- 5) formy pełnienia gotowości oraz warunki ich wliczania do czasu pracy.

Art. 103d. W sprawach dotyczących czasu pracy członków załóg statków powietrznych, nieuregulowanych w przepisach art. 103–103c, stosuje się przepisy Kodeksu pracy.”;

66) w art. 104:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) wzory licencji i świadectw kwalifikacji właściwe dla specjalności lotniczych;
- 2) uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji lub świadectw kwalifikacji;
- 3) szczegółowe wymagania dla poszczególnych rodzajów licencji i świadectw kwalifikacji, dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;
- 4) szczegółowe warunki i sposób:
 - a) wydawania, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień,
 - b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcych licencji i świadectw kwalifikacji wydanych przez właściwy organ obcego państwa,
 - c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,
 - d) prowadzenia rejestru personelu lotniczego,
 - e) prowadzenia szkolenia lotniczego;

- 5) szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji i świadectw kwalifikacji;
- 6) zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do otrzymania świadectwa operatora tankowania statków powietrznych oraz wzór takiego świadectwa, uwzględniając równorzędność ukończonych kursów i szkoleń.”,

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

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

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

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

d) dodaje się ust. 4–9 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. Postępowanie w sprawach, o których mowa w ust. 4, prowadzi się na wniosek osoby posiadającej kwalifikacje lub uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym.
6. Uznanie kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym w celu uzyskania, wznowienia, utrzymania licencji i świadectw kwalifikacji dokonywane jest na podstawie dokumentów potwierdzających uzyskanie kwalifikacji lub uprawnień w lotnictwie państwowym wydanych przez właściwe w danym zakresie jednostki organizacyjne lotnictwa państwowego lub w przypadku ich braku poprzez poddanie osoby ubiegającej się o uznanie sprawdzianowi z wiedzy lub umiejętności wymaganych dla odpowiedniego uprawnienia, licencji lub świadectwa kwalifikacji.
7. Jeżeli dla uznania kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym w celu uzyskania, wznowienia, utrzymania licencji albo świadectwa kwalifikacji, wymagana jest udokumentowana praktyka lotnicza. Zalicza się tą praktykę na podstawie dokumentów potwierdzających wykonywanie w lotnictwie państwowym odpowiednich czynności lotniczych wydanych przez właściwe w danym zakresie jednostki organizacyjne lotnictwa państwowego.
8. W przypadku, gdy dla uznania kwalifikacji lub uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym w celu uzyskania odpowiedniego uprawnienia lotniczego wynikającego z licencji albo świadectwa kwalifikacji, a także uprawnień dodatkowego wpisywanego do licencji albo świadectwa kwalifikacji wymagane jest zaliczenie z wynikiem pozytywnym egzaminu praktycznego lub teoretycznego, to egzamin ten przeprowadza komisja egzaminacyjna, o której mowa w art. 99.
9. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki uznawania kwalifikacji i uprawnień, o których mowa w ust. 4, uwzględniając równorzędność ukończonych kursów i szkoleń.”;

67) w art. 105:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) w ust. 1a uchyla się pkt 1,

c) ust. 2–4 otrzymują brzmienie:

- „2. Członek personelu lotniczego oraz personelu pokładowego nie może wykonywać lotów lub innych czynności lotniczych w przypadku utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej.
3. Członek personelu lotniczego i personelu pokładowego, który jest świadomy utraty sprawności psychicznej lub fizycznej wymaganej do wykony-

wania swojej funkcji, jest obowiązany do natychmiastowego poddania się badaniom lotniczo-lekarskim.

4. Badania lotniczo-lekarskie przeprowadzane są odpłatnie. Koszty tych badań ponosi pracodawca.”;

68) w art. 106:

a) w ust. 1:

– zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

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

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) centra medycyny lotniczej;”;

b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

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

3. Do postępowania w sprawie odwołania stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.”;

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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

69) w art. 107 :

a) w ust. 1 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

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

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

70) w art. 108:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) jest specjalistą z zakresu medycyny;”;

b) w ust. 6 w pkt 4 średnik zastępuje się kropką i uchyla się pkt 5;

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

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

72) w art. 112:

a) w ust. 1:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

73) w art. 116:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Do uprawnień żołnierzy i funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego oraz funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej i Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania przez nich obowiązków służbowych nie stosuje się zakazów, o których mowa w ust. 1 i 2, przy spełnieniu warunków, o których mowa w ust. 4–7 oraz w przepisach wydanych na podstawie ust. 8”

b) dodaje się ust. 4–8 w brzmieniu:

„4. Żołnierze i funkcjonariusze Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego oraz funkcjonariusze Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej i Biura Ochrony Rządu wnosząc i używając broń palną, broń gazową lub materiały wybuchowe na pokładzie, podczas wykonywania przez nich obowiązków służbowych, mają obowiązek uwzględnienia maksymalnego zapewnienia bezpieczeństwa lotu statku powietrznego.

5. Osoby, o których mowa w ust. 4, muszą być przeszkolone w zakresie budowy statku powietrznego, na którego pokładzie dokonują czynności służbowych w zakresie stopnia wrażliwości elementów tego statku powietrznego na działanie broni palnej, broni gazowej oraz materiałów wybuchowych.

6. Osoby, o których mowa w ust. 4, w stosunku do osób uznanych przez nie za niebezpieczne, jeżeli pozwalają na to okoliczności, mają prawo w pierwszej kolejności stosować środki przymusu bezpośredniego w postaci chwytów obezwładniających, paralizatorów oraz innych technicznych środków powodujących obezwładnienie osoby uznanej przez żołnierza albo funkcjonariusza za niebezpieczną.

7. Osoby, o których mowa w ust. 4, w celu unieszkodliwienia, obezwładnienia osoby uznanej przez nie za niebezpieczną mogą używać broni palnej lub broni gazowej z uwzględnieniem ograniczeń określonych w ust. 4–6.
8. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki wnoszenia broni palnej, broni gazowej oraz materiałów wybuchowych na pokład statku powietrznego, w tym szkolenia z zakresu znajomości pokładu statku powietrznego, procedur obowiązujących na pokładzie statku powietrznego, skutków użycia broni palnej lub gazowej na pokładzie statku powietrznego oraz sposobów unieszkodliwienia osoby niebezpiecznej bez użycia broni palnej lub gazowej, w stosunku do żołnierzy i funkcjonariuszy służb, o których mowa w ust. 3.”;

74) w art. 118a w pkt 1 lit. a–d otrzymują brzmienie:

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

75) w art. 120:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

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

„4a. Zapewnienie lotniskowej służby informacji powietrznej nie podlega certyfikacji. Potwierdzenie spełnienia wymagań przez zarządzającego lotniskiem lub instytucję zapewniającą ten rodzaj służby następuje przez:

- 1) złożenie oświadczenia o posiadaniu zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z zapewnianą służbą, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 5a oraz
- 2) przeprowadzenie przez Prezesa Urzędu z wynikiem pozytywnym kontroli sprawdzającej.”;

76) w art. 121:

a) w ust. 5 w pkt 2 średnik zastępuje się kropką i uchyla się pkt 3,

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

„5a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób tworzenia lotniskowych cywilnych organów służb ruchu lotniczego na lotniskach kontrolowanych i niekontrolowanych, w tym prowadzenia kontroli sprawdzającej, o której mowa w art. 120 ust 4a, mając na uwadze zasady wynikające z umów i przepisów międzynarodowych, w tym wymagania EASA, oraz uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, a także skutki finansowe dla za-

rzządzających lotniskami oraz instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego.”;

77) w art. 123:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

1d. Nie wymagają zgody Prezesa Urzędu pokazy lotnicze organizowane dla publiczności na terenie, na którym liczba udostępnionych przez organizatora miejsc dla osób wynosi mniej niż 1000. O zamiarze zorganizowania takich pokazów należy jednak powiadomić Prezesa Urzędu na co najmniej 14 dni przed planowanym terminem pokazu wraz z podaniem programu.

1e. Pokazy lotnicze odbywają się z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych (Dz. U. Nr 62, poz. 504 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857 i Nr 152, poz. 1021).

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

- 1) wyjątki od zakazów, o których mowa w ust. 1,
- 2) szczegółowe wymogi bezpieczeństwa podczas organizacji i prowadzenia pokazów,
- 3) szczegółowe warunki organizacji i prowadzenia pokazów oraz lotów próbnych i akrobacyjnych

– z uwzględnieniem bezpieczeństwa lotów, osób zamieszkałych lub przebywających w osiedlach i skupiskach ludności, a także bezpieczeństwa mienia i osób przebywających na pokazach lotniczych, w zależności od rodzaju pokazu i liczby miejsc udostępnionych przez organizatora pokazów.”;

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

„2. Zakazów, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się do lotów patrolowych i interwencyjnych, wykonywanych na zlecenie zarządzających parkami narodo-

wymi i rezerwatami przyrody, administracji morskiej oraz związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, z bezpieczeństwem i obronnością państwa, ochroną granicy państwowej lub poszukiwaniem i ratownictwem.”;

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

„2. Zabrania się używania przez osoby nieuprawnione nadawczych urządzeń radiowych działających w pasmach częstotliwości przeznaczonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 111 ust. 3 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. Nr 171, poz. 1800, z późn. zm.⁷⁾) dla łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej.”;

80) art. 126 otrzymuje brzmienie:

„Art. 126. 1. W polskiej przestrzeni powietrznej mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych.

2. Bezzałogowy statek powietrzny (UAV) musi być wyposażony w takie same urządzenia umożliwiające lot, nawigację i łączność jak załogowy statek powietrzny wykonujący lot z widocznością (VFR) lub według wskazań przyrządów (IFR) w określonej klasie przestrzeni powietrznej. Odstępstwa mające zastosowanie w tym zakresie dla załogowych statków powietrznych stosuje się jednakowo do bezzałogowych statków powietrznych (UAV).

3. Loty bezzałogowych statków powietrznych wyposażonych zgodnie z ust. 2 mogą być wykonywane na podstawie złożonego planu lotu, w sposób i zgodnie z warunkami o których mowa w ust. 5, z zastrzeżeniem art. 149.

4. Loty bezzałogowych statków powietrznych nieposiadających wyposażenia, o których mowa w ust. 2, mogą być wykonywane w strefach wydzielanych z ogólnodostępnej dla lotnictwa przestrzeni powietrznej, z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 121 ust. 5.

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

81) w art. 127:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Wyznaczenie oraz certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej dokonywana jest zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej, a w szczególności zgodnie z rozpo-

⁷⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 163, poz. 1362 i Nr 267 i poz. 2258, z 2006 r. Nr 12, poz. 66, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 170, poz. 1217, Nr 220, poz. 1600, Nr 235, poz. 1700 i Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 23, poz. 137, Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 556, z 2008 r. Nr 17, poz. 101 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 11, poz. 59, Nr 18, poz. 97 i Nr 85, poz. 716 oraz z 2010 r. Nr 81, poz. 530, Nr 86, poz. 554, Nr 106, poz. 675, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 229, poz. 1499 i Nr 238, poz. 1578.

rzządzeniem nr 550/2004/WE oraz rozporządzeniem Komisji nr 2096/2005/WE.

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

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

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

82) art. 128 otrzymuje brzmienie:

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

83) po art. 128 dodaje się art. 128a–128c w brzmieniu:

- „Art. 128a. 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, certyfikowana zgodnie z art. 127 ust. 4, przekazuje Prezesowi Urzędu zatwierdzone zgodnie z obowiązującymi tę instytucję przepisami lub jej procedurami wewnętrznymi sprawozdanie roczne, o którym mowa w pkt 9 załącznika 1 do rozporządzenia nr 2096/2005/WE.
2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, jest ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Ogłoszeniu nie podlegają wyniki finansowe, jeśli są publikowane osobno zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2009 r. Nr 152, poz. 1223, Nr 157, poz. 1241 i Nr 165, poz. 1316 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278).
3. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej podaje do publicznej wiadomości treść sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, poprzez zamieszczenie go na stronie internetowej instytucji.

Art. 128b. 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej lub podmiot zapewniający zarządzanie przepływem ruchu lotniczego lub zarządzanie przestrzenią powietrzną przekazuje Prezesowi Urzędu informacje na temat planowanych zmian w ich systemach funkcjonalnych, o których mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1315/2007 z dnia 8 listopada 2007 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 (Dz. Urz. UE L 291 z 09.11.2007, str. 16) w terminie co najmniej 2 miesiące przed ich planowanym wprowadzeniem.

2. Prezes Urzędu dokonuje zatwierdzenia procedur, o których mowa w art. 8 rozporządzenia nr 1315/2007/WE oraz zatwierdzania wprowadzania w życie zmian, o których mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 1315/2007/WE.

3. Zatwierdzenia, o których mowa w ust. 2, następują w drodze decyzji administracyjnej.

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

1) szczegółowe warunki i tryb przekazywania informacji, o których mowa w ust. 1,

2) warunki i tryb zatwierdzania procedur, o których mowa w art. 8 rozporządzenia nr 1315/2007/WE,

3) warunki i tryb zatwierdzania zmian oraz zatwierdzania wprowadzenia w życie zmian, o których mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 1315/2007/WE

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

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

84) uchyla się art. 129 i 129a;

85) w art. 130:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

b) w ust. 6:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wykonywane przez statki powietrzne o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 2 ton;”,

– w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

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

c) ust. 7 i 8 otrzymują brzmienie:

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

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

86) 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.”;

87) w art. 134:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

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

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

administracyjnego, administracyjnego lub czynności związanych z likwidacją szkody.

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

88) 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 maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza 2 250 kg, innemu podmiotowi za jego zgodą. W takim przypadku badanie jest prowadzone pod nadzorem Komisji.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

d) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

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

89) w art. 135a:

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

„5) zarządzający lotniskiem;

6) podmiot wykonujący obsługę naziemną statków powietrznych;”,

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

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

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

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

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

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

92) w art. 137:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

94) w art. 140:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

- 1c. Inne incydenty lotnicze podlegają badaniu przez użytkownika statku powietrznego pod nadzorem Komisji Lotnictwa Państwowego, o ile Komisja ta nie podejmie się ich badania.”,
- c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. W zakresie uprawnień Komisji Lotnictwa Państwowego oraz jej członków stosuje się odpowiednio przepisy art. 1 ust. 4.”,
- d) po ust. 2 dodaje się ust. 2a–2f w brzmieniu:
- „2a. W skład Komisji Lotnictwa Państwowego wchodzi przewodniczący, I zastępca przewodniczącego i sekretarz z jednostki organizacyjnej właściwej w zakresie bezpieczeństwa lotów podległej Ministrowi Obrony Narodowej oraz II zastępca przewodniczącego z jednostki organizacyjnej właściwej w zakresie bezpieczeństwa lotów podległej ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych. Pozostałych członków Komisji Lotnictwa Państwowego wyznacza się z przedstawicieli Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych.
- 2b. W skład Komisji Lotnictwa Państwowego powinni wchodzić specjaliści z zakresu: szkolenia lotniczego, techniki lotniczej, nawigacji, ruchu lotniczego, ratownictwa lotniczego, meteorologii, łączności, prawa lotniczego oraz medycyny.
- 2c. Za specjalistów w danym zakresie uważa się osoby posiadające odpowiednie wykształcenie wyższe oraz udokumentowaną minimum pięcioletnią praktykę w danej dziedzinie, a w przypadku lekarzy – udokumentowaną specjalizację.
- 2d. W pracach Komisji Lotnictwa Państwowego uczestniczą w miarę potrzeb eksperci.
- 2e. Ekspertom za udział w pracach Komisji Lotnictwa Państwowego oraz sporządzanie opinii lub ekspertyz przysługuje wynagrodzenie ustalone w umowie cywilnoprawnej.
- 2f. Minister Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji Lotnictwa Państwowego i upoważnienia dla osób, o których mowa w art. 136 ust. 3, mając na uwadze w szczególności dane niezbędne do identyfikacji tych osób.”,
- e) ust. 3–5 otrzymują brzmienie:
- „3. Minister Obrony Narodowej zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji Lotnictwa Państwowego, a w szczególności na jej wyposażenie techniczne i obsługę administracyjną, koszty ekspertyz, a także na wynagrodzenia ekspertów.
4. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób powoływania, liczbę członków, strukturę organizacyjną oraz regulamin działania Komisji Lotnictwa Państwowego, a także tryb powoływania i odwoływania osób wchodzących w skład Komisji, uwzględniając konieczność zapewnienia w badaniu wypadków i poważnych incydentów lotniczych udziału przedstawicieli właściwych ministrów.
- ”

5. Koszty ponoszone przez Ministra Obrony Narodowej związane z działalnością Komisji Lotnictwa Państwowego refunduje minister właściwy do spraw wewnętrznych, jeżeli wypadki i poważne incydenty lotnicze zaistnieją z udziałem statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego.”,

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

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

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

g) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

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

h) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

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

95) po art. 140 dodaje się art. 140a–140e w brzmieniu:

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

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

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

4. Za organizację i realizację zadań, o których mowa w ust. 1–3, odpowiedzialny jest minister właściwy do spraw transportu. Minister właściwy do spraw transportu wykonuje funkcję organu administracji publicznej, o którym mowa w Załączniku 12 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.
 5. W skład służby ASAR wchodzi następujące jednostki:
 - 1) cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego;
 - 2) lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze;
 - 3) punkty alarmowe.
 6. Do zadań cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, o którym mowa w ust. 5 pkt 1, należy w szczególności:
 - 1) przyjmowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych i osób objętych zakresem działania służby ASAR, o którym mowa w ust. 1;
 - 2) analizowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej;
 - 3) prowadzenie działań sprawdzających i wyjaśniających informacje o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej;
 - 4) nadzorowanie stanu i zdolności do podejmowania działań poszukiwawczo-ratowniczych przez jednostki służby ASAR, o których mowa w ust. 5 pkt 2 i 3;
 - 5) kierowanie działaniami jednostek służby ASAR i koordynowanie tych działań, a w szczególności kierowanie działaniami lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych;
 - 6) bieżąca analiza i ocena sytuacji oraz korygowanie podjętych działań poszukiwawczo-ratowniczych, a w tym podejmowanie decyzji o ich zawieszaniu i zakończeniu;
 - 7) zawiadamianie jednostek, o których mowa w art. 140d ust. 1;
 - 8) informowanie organów obrony powietrznej i instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego o lotach cywilnych i wojskowych statków powietrznych wykonujących działania poszukiwawczo-ratownicze.
 7. Rolę punktów alarmowych, o których mowa w ust. 5 pkt 3, pełnią organy instytucji zapewniających służbę 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 po-

wietrzne, załogi i personel pokładowy tych statków, przygotowane do prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych.

2. Lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze udostępnia Minister Obrony Narodowej z zasobów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Minister Obrony Narodowej wyposaża statki powietrzne oraz dokonuje przeszkolenia załóg i personelu pokładowego lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych w zakresie niezbędnym do wykonywania służby ASAR.
3. Doraźnie do działań poszukiwawczo-ratowniczych mogą być wzwane statki powietrzne służb ratowniczych oraz służb porządku publicznego, a także inne niż wskazane w ust. 2 wojskowe statki powietrzne.

Art. 140c. 1. Lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze oraz podmioty, o których mowa w art. 140b ust. 3, działają na podstawie planu operacyjnego poszukiwania i ratownictwa lotniczego, zwanego dalej „planem ASAR”, określającego funkcjonowanie i bieżące zadania tych podmiotów i jednostek systemu oraz ich współdziałanie z innymi organami i jednostkami, o których mowa w art. 140d ust. 1.

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

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

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

- 1) szczegółowy sposób zorganizowania i funkcjonowania służby ASAR,
- 2) zakres planu ASAR i sposób jego opracowywania,
- 3) szczegółowe zadania cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego,
- 4) szczegółowy sposób prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych,
- 5) sposób współdziałania z innymi podmiotami i jednostkami

– mając na uwadze przepisy międzynarodowe oraz uprawnienia i obowiązki właściwych podmiotów i jednostek.

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

96) art. 143 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

98) 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, w przypadku gdy statek:

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

– jeżeli wykonanie lotu przez ten statek nie 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.”;

99) art. 147 otrzymuje brzmienie:

„Art. 147. Prezes Urzędu może odstąpić, w niezbędnym zakresie, od wymagań Prawa lotniczego dotyczących zezwalania na loty, a organ ruchu lotniczego, w niezbędnym zakresie, od wymagań dotyczących planowania lotów cywilnych statków powietrznych, jeżeli lot jest związany z prowadzeniem akcji poszukiwawczo-ratowniczej, ratownictwa

medycznego, zapobieganiem skutkom klęsk żywiołowych lub ich usuwaniem lub pomocy w razie katastrofy przemysłowej i komunikacyjnej albo jeżeli statek powietrzny znajduje się w niebezpieczeństwie lub też takie odstąpienie jest konieczne dla uniknięcia niebezpieczeństwa.”;

100) 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.”;

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

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

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

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

102) w art. 160:

a) w ust. 3:

– pkt 2–4 otrzymują brzmienie:

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

3) zarządzanie lotniskami użytku publicznego w rozumieniu działu IV;

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

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

b) zaopatrywania statków powietrznych w materiały napędowe

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

– uchyla się pkt 5,

– pkt 6 i 7 otrzymują brzmienie:

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

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

b) w ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

103) 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 prowadzonej działalności, warunki jej prowadzenia oraz termin, na jaki certyfikat jest wydawany.

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

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

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

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

7. W razie zawieszenia ważności certyfikatu lub ograniczenia uprawnień wynikających z certyfikatu Prezes Urzędu określa termin, na jaki certyfikat zostaje zawieszony lub ograniczony, rodzaj stwierdzonych nieprawidłowości oraz termin ich usunięcia, chyba że przepisy Unii Europejskiej stanowią inaczej.
8. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, odmawia wydania, zawiesza ważność, ogranicza uprawnienia wynikające z certyfikatu i cofa certyfikat.”;

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

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

c) uchyla się ust. 3 i 4;

105) po art. 162 dodaje się art. 162a i 162b 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”, Prezes Urzędu uznaje za ważny na równi z certyfikatem polskim, jeżeli:

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

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

3. Certyfikat zagraniczny podlega uznaniu w całości wraz ze wszystkimi wpisanymi do niego uprawnieniami, zezwoleniami i ograniczeniami. Okres uznania certyfikatu zagranicznego za ważny nie może być dłuższy niż okres ważności certyfikatu uznawanego.

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

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

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

7. Uznanie certyfikatu zagranicznego, odmowa jego uznania i cofnięcie następują w drodze decyzji administracyjnej.

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

106) w art. 163:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

c) dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

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

107) art. 164 otrzymuje brzmienie:

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

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

1) lotów lokalnych;

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

3. W zakresie objętym niniejszym rozdziałem nie stosuje się art. 61 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.”;

108) w art. 166:

a) w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

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

2) dokument potwierdzający dysponowanie przez wnioskodawcę co najmniej jednym zarejestrowanym na terytorium Wspólnoty stat-

kiem powietrznym, którego jest właścicielem albo użytkuje go na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego bez zalogi, o której mowa w art. 2 pkt 24 rozporządzenia nr 1008/2008/WE;

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

109) w art. 167:

a) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

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

b) w ust. 3 uchyla się pkt 5 i 6;

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

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

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

3. W przypadku gdy przewoźnik posiadający koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego z wykorzystaniem statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc poniżej 20, nie spełnia już wymogów, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, powiadamia o tym fakcie bez zbędnej zwłoki Prezesa Urzędu, przedkładając równocześnie koncesję do zatwierdzenia.
4. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 2, koncesję przedstawia się do zatwierdzenia wraz z dokumentami potwierdzającymi spełnianie warunków wymaganych do uzyskania koncesji.
5. W przypadku zmiany co najmniej jednego elementu wpływającego na sytuację prawną przewoźnika lotniczego, w szczególności w przypadku łączenia lub przejęcia, Prezes Urzędu może wezwać przewoźnika lotniczego do przedstawienia koncesji do zatwierdzenia.
6. Koncesję uważa się za zatwierdzoną, jeżeli po przeprowadzonej analizie przedstawionej przez przewoźnika dokumentacji, Prezes Urzędu nie cofnie, nie ograniczy zakresu lub nie zawiesi koncesji przewoźnika lotniczego w terminie 30 dni od dnia potwierdzenia przez Prezesa Urzędu otrzymania pełnej dokumentacji niezbędnej do zatwierdzenia koncesji. W sprawach szczególnie skomplikowanych Prezes Urzędu może przedłużyć ten termin o kolejne 30 dni, zawiadamiając o tym przewoźnika.
7. W przypadkach, o których mowa w art. 8 ust. 5 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, Prezes Urzędu może zobowiązać przewoźnika do przedstawienia skorygowanego planu gospodarczego, obejmującego okres co najmniej 12 miesięcy od dnia wprowadzenia zmian, jak również danych, o których mowa w załączniku I pkt 2 do rozporządzenia nr 1008/2008/WE, oprócz informacji przekazanych zgodnie z art. 8 ust. 4 tego rozporządzenia.”;

111) art. 171 otrzymuje brzmienie:

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

5. Po upływie ważności koncesji tymczasowej Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki stwierdza wygaśnięcie decyzji o zawieszeniu koncesji.
6. W przypadku niewykazania przez przewoźnika lotniczego, któremu przyznano koncesję tymczasową, że spełnia on objęte nią i przepisami prawa warunki, Prezes Urzędu cofa koncesję.
7. W przypadku określonym w ust. 2 Prezes Urzędu informuje Komisję Europejską o wydanych decyzjach.”;

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

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

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

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

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

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

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

7. Do przewoźników lotniczych zajmujących się wyłącznie eksploatacją statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20, wykonujących regularne przewozy lotnicze lub których obrót przekracza 3 000 000 euro rocznie, stosuje się art. 8 ust. 4–6 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

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

2. W celu dokonania oceny sytuacji finansowej przewoźnik przedstawia, na żądanie Prezesa Urzędu, poddane kontroli biegłego rewidenta sprawozdania finansowe oraz inne dokumenty, o których mowa w załączniku I część 3 do rozporządzenia nr 1008/2008/WE.
3. Prezes Urzędu zawiesza albo cofa koncesję w przypadkach określonych w rozporządzeniu nr 1008/2008/WE.”;

113) w art. 173:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

114) w art. 174:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

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

b) w ust. 3:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

– w pkt 6 lit. a otrzymuje brzmienie:

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

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

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

c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

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

115) 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,”

– po lit. b na końcu skreśla się przecinek i uchyla się lit. c,

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

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

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

c) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

e) ust. 5–7 otrzymują brzmienie:

„5. Zezwolenia, o których mowa w art. 173 ust. 1, udziela się na czas oznaczony, nie krótszy niż 5 lat i nie dłuższy niż 50 lat, z zastrzeżeniem art. 179 ust. 11.

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

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

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

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

116) art. 176 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

- 1) w portach lotniczych, w których w roku poprzedzającym rok wprowadzenia ograniczenia roczna wielkość ruchu jest równa lub większa niż 2 000 000 pasażerów lub 50 000 ton towarów – Prezes Urzędu, na zasadach określonych w art. 179;
- 2) w pozostałych portach lotniczych, mając na celu optymalizację zarządzania portem lotniczym – zarządzający lotniskiem.

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

- 1) w portach lotniczych, w których w roku poprzedzającym rok wprowadzenia ograniczenia roczna wielkość ruchu jest równa lub większa niż 1 000 000 pasażerów lub 25 000 ton towarów – Prezes Urzędu, na zasadach określonych w art. 179;
- 2) w pozostałych portach lotniczych mając na celu optymalizację zarządzania portem lotniczym – zarządzający lotniskiem.

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

konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331, z późn. zm.⁸⁾), z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy oraz przepisów międzynarodowych.

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

118) w art. 177 w ust. 2:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

c) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

119) art. 178–180 otrzymują brzmienie:

„Art. 178. 1. W przypadku gdy usługi określone w art. 176 są świadczone w porcie lotniczym, w którym roczna wielkość ruchu wynosi co najmniej 2 000 000 pasażerów lub 50 000 ton towarów i usługi te są wykonywane przez zarządzającego lotniskiem, agenta obsługi naziemnej lub przewoźnika lotniczego, są oni obowiązani:

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

2. W przypadku gdy obsługę naziemną wykonuje zarządzający lotniskiem, jest on ponadto obowiązany nie subwencjonować działalności

⁸⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 99, poz. 660 i Nr 171, poz. 1206, z 2008 r. Nr 157, poz. 976, Nr 223, poz. 1458 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 157, poz. 1241 oraz z 2011 r. Nr 34, poz. 173.

związanej z obsługą naziemną z wpływów, które osiąga z pełnienia funkcji zarządzającego lotniskiem.

3. Sprawdzenie realizacji obowiązków, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i w ust. 2, poddawane jest kontroli przez biegłego rewidenta, zatwierdzonego w drodze decyzji administracyjnej przez Prezesa Urzędu na wniosek podmiotu kontrolowanego.

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

- 1) ograniczyć liczbę zezwoleń dla agentów obsługi naziemnej;
 - 2) ograniczyć liczbę użytkowników wykonujących własną obsługę naziemną.
2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, Prezes Urzędu może ograniczyć liczbę zezwoleń do nie mniej niż dwóch.
 3. Decyzja administracyjna Prezesa Urzędu, o której mowa w ust. 1, określa rodzaje usług w poszczególnych kategoriach usług obsługi naziemnej, dla których wprowadza się ograniczenia ze względu na szczególne przeszkody w zakresie dostępnej powierzchni lub przepustowości danego portu lotniczego, oraz okres obowiązywania ograniczenia.
 4. W przypadku ograniczania liczby zezwoleń w porcie lotniczym, w którym roczna wielkość ruchu wynosi co najmniej 2 000 000 pasażerów lub 50 000 ton towarów, Prezes Urzędu nie później niż 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 1, przesyła do Komisji Europejskiej projekt tej decyzji.
 5. W przypadku ograniczania liczby użytkowników wykonujących własną obsługę naziemną w porcie lotniczym, w którym roczna wielkość ruchu wynosi co najmniej 1 000 000 pasażerów lub 25 000 ton towarów, Prezes Urzędu nie później niż 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 2, przesyła do Komisji Europejskiej projekt tej decyzji.
 6. W przypadkach, o których mowa w ust. 4 i 5, Prezes Urzędu wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem stanowiska Komisji Europejskiej.
 7. W przypadku ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki wydaje decyzję, o której mowa w art. 175 ust. 4e.
 8. W przypadku ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, wybór podmiotów wykonujących obsługę naziemną jest dokonywany w drodze konkursu organizowanego przez:
 - 1) zarządzającego portem lotniczym, jeżeli podobnej usługi nie świadczy on sam oraz jeżeli nie ma bezpośredniej lub pośredniej kontroli nad podmiotem wykonującym takie usługi oraz nie posiada udziałów w żadnym takim podmiocie;

- 2) Prezesa Urzędu po konsultacji z zarządzającym portem lotniczym i komitetem przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy – w przypadkach innych niż określone w pkt 1.
 9. Organizujący konkurs w sprawie wyboru podmiotów wykonujących obsługę naziemną, przeprowadzając go ma obowiązek stosować warunki określone w art. 180 ust. 4 pkt 1 i 2.
 10. W przypadku gdy zarządzający portem lotniczym w terminie 6 miesięcy od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, nie dokona wyboru podmiotu, Prezes Urzędu uchyla tę decyzję.
 11. Zezwolenie, o którym mowa w art. 173 ust. 1 pkt 2, dla przedsiębiorcy wybranego w drodze konkursu udziela się na okres nie dłuższy niż 7 lat.
- Art. 180. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego spełniający określone przez prawo wymagania ma pierwszeństwo w uzyskaniu zezwolenia na obsługę naziemną w przypadku ograniczenia liczby zezwoleń na podstawie art. 179 ust. 1 pkt 1.
2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany umożliwić korzystanie przez podmioty wykonujące obsługę naziemną na rzecz innych użytkowników oraz użytkowników wykonujących obsługę własnych rejsów z urządzeń i przestrzeni lotniska na zasadach niepowodujących dyskryminacji i nieograniczających możliwości uczciwej konkurencji.
 3. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego lub inny podmiot dysponujący elementami scentralizowanej infrastruktury zarządza nią w sposób umożliwiający korzystanie z niej przez zarządzającego lotniskiem, agentów obsługi naziemnej oraz użytkowników portu lotniczego.
 4. Scentralizowaną infrastrukturę, o której mowa w ust. 3, udostępnia się z uwzględnieniem:
 - 1) obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów;
 - 2) zapotrzebowania na usługi obsługi naziemnej oraz zasobów pomieszczeń i urządzeń;
 - 3) zasady niedyskryminacji i konieczności zapewnienia warunków dla uczciwej konkurencji.
 5. W przypadku gdy złożoność, koszty lub wpływ na środowisko naturalne scentralizowanej infrastruktury wykorzystywanej do świadczenia usług obsługi naziemnej nie pozwalają na jej podział lub podwojenie, Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, zobowiązać podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich oraz przewoźników lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku do korzystania ze scentralizowanej infrastruktury należącej do zarządzającego portem lotniczym.
 6. Zezwolenie na wykonywanie usług obsługi naziemnej statków powietrznych, ładunków, pasażerów i ich bagażu uprawnia do świad-

czenia usług wykonywanych na określonym w nim lotnisku na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych.”;

120) uchyla się art. 181;

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

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

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

2. Prezes Urzędu może cofnąć zawieszone zezwolenie, jeżeli w okresie 6 miesięcy od dnia jego zawieszenia nie ustały przesłanki, o których mowa w ust. 1.

3. O każdym przypadku zawieszenia zezwolenia lub jego cofnięcia Prezes Urzędu informuje Komisję Europejską.

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

2. Zespół przeprowadzający konkurs działa na podstawie regulaminu określającego w szczególności jego skład, sposób wyboru przewodniczącego oraz sposób przeprowadzania głosowania. W przypadku gdy organizatorem konkursu jest zarządzający lotniskiem, regulamin zatwierdza Prezes Urzędu.

3. Prezes Urzędu udziela zezwolenia przedsiębiorcy wybranemu w konkursie na wniosek tego przedsiębiorcy złożony w terminie nie dłuższym niż określony przez niego w zgłoszeniu o przystąpieniu do konkursu.”;

122) art. 182 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) szczegółowy wykaz rodzajów usług w poszczególnych kategoriach, o których mowa w art. 176,
- 2) szczegółowe warunki i tryb udzielania zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej oraz dokumenty i informacje, jakie powinni przedstawić ubiegający się o zezwolenia, oraz warunki, jakie musi spełniać podmiot ubiegający się o zezwolenie,
- 3) szczegółowe warunki stosowane przy wprowadzaniu ograniczeń, o których mowa w art. 179 ust. 1,
- 4) szczegółowe warunki i sposób organizowania i przeprowadzania konkursu, o którym mowa w art. 179 ust. 8 – w przypadku wprowadzenia ograniczeń,
- 5) szczegółowe warunki udostępniania i korzystania z infrastruktury lotniska oraz ustalania i pobierania opłat za dostęp do urządzeń i powierzchni lotniska oraz opłat za użytkowanie scentralizowanej infrastruktury

– mając na uwadze liczbę obsługiwanych w ciągu roku w danym porcie lotniczym pasażerów i ładunków, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych.”;

123) 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 szczególności w zakresie kontroli osób, bagażu, ładunków, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego:
 - a) w związku z przewozem lotniczym,
 - b) w obszarze przejść ze strefy ogólnodostępnej do strefy zastrzeżonej lotniska;
- 2) zarejestrowany agent w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. UE L 97 z 09.04.2008, str. 72).
2. Zadania, o których mowa w ust. 1, są wykonywane pod nadzorem Prezesa Urzędu, który w zakresie wykonywania zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 1, współdziała ze Strażą Graniczną.
3. Straż Graniczna w zakresie współdziałania w sprawowaniu nadzoru, o którym mowa w ust. 2, jest uprawniona do samodzielnego podejmowania działań polegających na:
 - 1) obserwowaniu i rejestrowaniu funkcjonowania punktu kontroli bezpieczeństwa;
 - 2) kontrolowaniu liczby pracowników służby ochrony lotniska na stanowisku kontroli bezpieczeństwa oraz niezwłocznym sygnalizowaniu zarządzającemu lotniskiem ewentualnych wątpliwości

- odnośnie do stanu psychofizycznego pracowników służby ochrony lotniska;
- 3) niezwłocznym reagowaniu na naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze strony pracowników służby ochrony lotniska;
 - 4) niezwłocznym kierowaniu do zarządzającego lotniskiem wniosków w sprawie usunięcia stwierdzonych poważnych uchybień oraz informowaniu Prezesa Urzędu o tych uchybieniach;
 - 5) dokonywaniu kontroli posiadania certyfikatów, o których mowa w ust. 10, związanych z kwalifikacjami pracowników służby ochrony lotniska dokonujących kontroli bezpieczeństwa;
 - 6) niezwłocznym reagowaniu na sygnały o zakłóceniu porządku publicznego w punkcie kontroli bezpieczeństwa oraz przyległym do niego rejonie.
4. Zarządzający lotniskiem realizuje zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1, przez służbę ochrony lotniska. Zarejestrowany agent realizuje zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 2, przez specjalistyczną uzbrojoną formację ochronną.
5. Służba ochrony lotniska wykonuje zadania zarządzającego lotniskiem w zakresie:
- 1) prowadzenia kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1 pkt 1;
 - 2) kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;
 - 3) kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem;
 - 4) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej:
 - a) osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa na lotnisku oraz pasażera naruszającego warunki przewozu,
 - b) osoby, która bez upoważnienia uzyskała lub usiłowała uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska,
 - c) osoby, która popełniła lub usiłowała popełnić akt bezprawnej ingerencji,
 - d) osoby, która w inny sposób narusza porządek publiczny;
 - 5) ochrony strefy zastrzeżonej lotniska;
 - 6) czynności, o których mowa w art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.
6. Służba ochrony lotniska przy wykonywaniu zadań, o których mowa w ust. 5, współdziała z właściwymi służbami lub organami.
7. W przypadku konieczności realizacji zadań wykraczających poza kompetencje służby ochrony lotniska, o których mowa w ust. 5, zarządzający lotniskiem powiadamia Straż Graniczną lub Policję.

8. Pracownicy służby ochrony lotniska realizujący zadania, o których mowa w ust. 5 pkt 1–5, oraz pracownicy specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej realizujący zadania na rzecz zarejestrowanego agenta, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, są obowiązani posiadać licencję pracownika ochrony fizycznej, 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. Straż Graniczna posiada prawo do sprawdzania poprawności przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa przez podmiot, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2.
10. Kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, wykonują osoby wpisane na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę operatorów kontroli bezpieczeństwa, posiadające certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany lub uznany przez Prezesa Urzędu.
11. W szkoleniu w celu uzyskania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa może wziąć udział osoba, co do której ustalono brak negatywnych przesłanek do wykonywania przez tę osobę kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5.
12. Podmiot wykonujący albo zamierzający wykonywać zadania w zakresie kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, kierując osobę na szkolenie w celu uzyskania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa, występuje do komendanta oddziału Straży Granicznej z wnioskiem o ustalenie braku negatywnych przesłanek do wykonywania przez tę osobę kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5.
13. Komendant oddziału Straży Granicznej ustala istnienie negatywnych przesłanek na zasadach i w trybie określonych w art. 188a ust. 6 i 7 i przedstawia Prezesowi Urzędu informację co do istnienia negatywnych przesłanek do wykonywania przez osobę, o której mowa w ust. 11, kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, powiadamiając jednocześnie o tym podmiot, który wystąpił z wnioskiem, o którym mowa w ust. 12.
14. Warunkiem dokonania przez Prezesa Urzędu wpisu osoby na listę operatorów kontroli bezpieczeństwa jest:
 - 1) brak negatywnych przesłanek, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5;
 - 2) pozytywne ukończenie szkolenia w celu uzyskania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa;
 - 3) uzyskanie certyfikatu, o którym mowa w pkt 2.
15. Komendant Główny Straży Granicznej w uzasadnionych przypadkach związanych z koniecznością zapewnienia porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego może, na wniosek Prezesa Urzędu,

- skierować funkcjonariuszy Straży Granicznej do wykonywania kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.
16. Koszty związane z wykonywaniem przez Straż Graniczną kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w sytuacjach, o których mowa w ust. 15, ponosi zarządzający lotniskiem.
 17. Czynności nadzoru, o których mowa w ust. 2, mogą wykonywać osoby posiadające certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa, wpisane na listę, o której mowa w ust. 10.
 18. Prezes Urzędu może uznać certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego lub inną międzynarodową organizację lotniczą za ważny na równi z polskim certyfikatem operatora kontroli bezpieczeństwa, chyba że wymagania stawiane przy jego wydaniu były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej, po uprzednim wystąpieniu do komendanta oddziału Straży Granicznej o udzielenie informacji o braku negatywnych przesłanek do wykonywania przez tę osobę kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.
 19. Przy ustalaniu braku negatywnych przesłanek do wykonywania kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym art. 188a ust. 4–7 stosuje się odpowiednio.
 20. Wydanie albo uznanie certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa następuje w drodze decyzji administracyjnej.
- Art. 186c. 1. Prezes Urzędu wyznacza zarejestrowanego agenta, o którym mowa w art. 186b ust. 1 pkt 2, w drodze decyzji administracyjnej, po sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz po uzyskaniu od komendanta oddziału Straży Granicznej informacji o braku negatywnych przesłanek dotyczących istnienia zagrożenia dla obronności lub bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa i porządku publicznego albo zdrowia publicznego. Prezes Urzędu prowadzi rejestr zarejestrowanych agentów.
2. Wyznaczenia dokonuje się na wniosek, do którego dołącza się:
 - 1) program ochrony podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 1, uwzględniający wymogi, o których mowa w rozporządzeniu nr 300/2008/WE;
 - 2) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie zobowiązuje się do przestrzegania wymagań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, w tym postanowień programu, o którym mowa w pkt 1, oraz do niezwłocznego zgłaszania Prezesowi Urzędu wszelkich zmian w programie;

- 3) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie poddaje się czynnościom audytorskim realizowanym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 2.
 3. Prezes Urzędu weryfikuje informacje, o których mowa w ust. 2, w celu potwierdzenia spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.
 4. Komendant oddziału Straży Granicznej ustala przesłanki, o których mowa w ust. 1, na zasadach i w trybie odpowiednio art. 188a ust. 6 i 7 i przekazuje w tym zakresie informację Prezesowi Urzędu.
 5. Prezes Urzędu wykreśla, w drodze decyzji administracyjnej, zarejestrowanego agenta z rejestru, jeżeli stwierdzi, że utracił on zdolność do wyznaczenia oraz nie spełnia wymogów stawianych mu 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 urządzeń, w tym na pograniczu strefy ogólnodostępnej ze strefą zastrzeżoną lotniska, niezależnie od uprawnień określonych w art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, ma prawo do:
- 1) niedopuszczenia do wejścia na obszar lub do obiektu podlegającego ochronie osoby nieposiadającej wymaganych uprawnień oraz niedopuszczenia do wjazdu na obszar lub do obiektu podlegającego ochronie pojazdu nieposiadającego wymaganych uprawnień;
 - 2) dokonywania kontroli manualnej i przeglądania zawartości bagażu;
 - 3) sprawdzania przedmiotów wprowadzanych do strefy zastrzeżonej lotniska;
 - 4) korzystania z urządzeń technicznych, środków chemicznych oraz psów do wykrywania urządzeń, przedmiotów lub substancji, których posiadanie jest zabronione bądź które mogą stanowić przedmiot niebezpieczny.
2. Kontrolą manualną jest zespół czynności kontroli bezpieczeństwa wykonywanych ręcznie bez ingerencji w wewnętrzne powłoki ciała oraz w sposób powodujący w jak najmniejszym stopniu naruszenie intymności, w celu wykrycia w odzieży lub na ciele oraz w przedmiotach osobistych kontrolowanej osoby zabronionych przedmiotów, urządzeń lub substancji. Za zgodą kontrolowanej osoby kontrola ta może być przeprowadzana przez pracownika służby ochrony lotniska odmiennej płci niż kontrolowana osoba.
 3. Za zgodą kontrolowanej osoby kontrola manualna może także obejmować dokonanie oglądu powierzchni jej ciała przez pracownika służby ochrony lotniska tej samej płci, w warunkach gwarantujących zachowanie intymności. Za zgodą kontrolowanej osoby czynność ta

może być dokonana przez pracownika służby ochrony lotniska odmienniej płci niż kontrolowana osoba.

4. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio do zadań i uprawnień zarejestrowanego agenta, o którym mowa w art. 186b ust. 1 pkt 2.

Art. 186e. 1. Organy administracji publicznej, służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne oraz podmioty prowadzące działalność lotniczą przekazują Prezesowi Urzędu informacje o wszelkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na poziom ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

2. Podmioty prowadzące działalność lotniczą przekazują Prezesowi Urzędu w szczególności informacje o zdarzeniach noszących znamiona aktu bezprawnej ingerencji lub mogących być próbą dokonania takiego aktu.

3. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, po zasięgnięciu opinii Komendanta Głównego Straży Granicznej wydanej w terminie określonym przez Prezesa Urzędu, może w sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym wprowadzić dodatkowe środki ochrony bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych.

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

5. Decyzję, o której mowa w ust. 3, doręcza się w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu, poczty elektronicznej, przy wykorzystaniu teleksowej łączności lotniczej albo, w uzasadnionych przypadkach, ogłasza się ustnie.”;

124) 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, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą 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) sposobów współdziałania, o których mowa w art. 186b ust. 6,
- 5) wymogów, jakie muszą być spełnione przy wykorzystaniu psów podczas kontroli bezpieczeństwa,

- 6) sposobów przekazywania, gromadzenia i postępowania z informacjami, o których mowa w art. 186e ust. 1 i 2,
 - 7) sposobu analizy ryzyka w przypadku odstąpienia od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcia alternatywnych środków w zakresie ochrony
- z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej dotyczących zasad ochrony lotnictwa cywilnego.”;

125) w art. 188:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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 anty-kryzysowej powołanych przez zarządzającego lotniskiem.

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

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

- 1) braku możliwości skutecznej ochrony realizowanych w tym samym czasie kilku operacji lotniczych;
- 2) braku możliwości skutecznej realizacji kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunku, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty;
- 3) mieszaniu się pasażerów przylatujących i odlatujących w tym samym czasie;
- 4) mieszaniu się osób postronnych z osobami poddanymi kontroli bezpieczeństwa;

5) nieupoważnionym dostępem osób nieskontrolowanych do bagażu rejestrowanego i podręcznego odlatujących i przylatujących pasażerów oraz ładunku, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty.

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

c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

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

126) po art. 188 dodaje się art. 188a–188d w brzmieniu:

„Art. 188a. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza strefy zastrzeżone lotniska oraz części krytyczne tych stref w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 300/2008/WE, a także przejścia do tych stref.

2. Strefy i przejścia, o których mowa w ust. 1, wyznacza się w uzgodnieniu z:

- 1) Policją;
- 2) Strażą Graniczną;
- 3) Służbą Celną;
- 4) Prezesem Urzędu.

3. Strefy i przejścia, o których mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem określa w programie ochrony lotniska.

4. W celu umożliwienia dostępu osób, o których mowa w pkt 1.2.4 załącznika do rozporządzenia nr 300/2008/WE, do strefy zastrzeżonej lotniska, zarządzający lotniskiem w ramach sprawdzenia przeszłości tych osób, zgodnie z art. 3 pkt 15 tego rozporządzenia, występuje do komendanta oddziału Straży Granicznej o udzielenie informacji o braku negatywnych przesłanek do uzyskania takiego dostępu.

5. Przesłanki, o których mowa w ust. 4, polegają w szczególności na:

- 1) zaistnieniu przypadku określonego w art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2005 r. Nr 234, poz. 1997, z późn. zm.⁹⁾);
- 2) zaistnieniu zagrożenia dla obronności lub bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa i porządku publicznego albo zdrowia publicznego;
- 3) cofnięciu poświadczenia bezpieczeństwa upoważniającego do dostępu do informacji niejawnych lub wszczęcia postępowania w sprawie cofnięcia takiego poświadczenia;

⁹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 170, poz. 1218, z 2007 r. Nr 57, poz. 390 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 86, poz. 521, Nr 195, poz. 1199, Nr 216, poz. 1367 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 22, poz. 120, Nr 85, poz. 716, Nr 98, poz. 817, Nr 157, poz. 1241, Nr 168, poz. 1323 i Nr 201, poz. 1540, z 2010 r. Nr 127, poz. 857, Nr 164, poz. 1108, Nr 182, poz. 1228 i Nr 238, poz. 1578 oraz z 2011 r. Nr 53, poz. 273.

- 4) powzięciu wiadomości o wszczęciu postępowania karnego przeciwko osobie w sprawie:
 - a) przestępstwa o charakterze terrorystycznym, przestępstwa przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, przestępstwa przeciwko obronności, umyślnego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, umyślnego przestępstwa przeciwko prawom osób wykonujących pracę zarobkową, przestępstwa przeciwko wymiarowi sprawiedliwości, umyślnego przestępstwa przeciwko porządkowi publicznemu, umyślnego przestępstwa przeciwko ochronie informacji, przestępstwa przeciwko wiarygodności dokumentów, przestępstwa przeciwko obrotowi gospodarczemu, przestępstwa przeciwko obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi;
 - b) umyślnego przestępstwa skarbowego.
6. Komendant oddziału Straży Granicznej dokonuje ustaleń w zakresie istnienia przesłanek, o których mowa w ust. 4, i udziela informacji w terminie 21 dni od dnia wystąpienia o udzielenie informacji przez zarządzającego lotniskiem.
7. Organy władzy publicznej, administracji publicznej oraz służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne są obowiązane do udzielania, na wniosek komendanta oddziału Straży Granicznej, informacji, o której mowa w ust. 4, o osobie ubiegającej się o dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska, w terminie 10 dni od dnia otrzymania wniosku.
8. W programach ochrony podmiotów, o których mowa w art. 188 ust. 1, określa się wyznaczone przez ich właścicieli i chronione zgodnie z tymi programami miejsca lokalizacji następujących obiektów i urządzeń położonych poza strefą zastrzeżoną lotniska:
 - 1) radaru;
 - 2) lotniczych urządzeń naziemnych, w tym w szczególności systemu lądowania według wskazań przyrządów (ILS), radiolatarni ogólnokierunkowej VHF (VOR), radiolatarni bezkierunkowej (NDB);
 - 3) anteny radiowej wysokiej częstotliwości;
 - 4) generatorów prądu;
 - 5) stacji meteorologicznej;
 - 6) magazynów paliw;
 - 7) pomieszczeń producentów zaopatrzenia pokładowego;
 - 8) magazynów ładunków przeznaczonych do przewozu lotniczego;
 - 9) baz technicznych przewoźników lotniczych prowadzących działalność z terenu danego lotniska.
9. Właściciel obiektów i urządzeń, o których mowa w ust. 8, wyznacza miejsca ich lokalizacji po zawarciu umowy z właścicielem lub in-

nym posiadaczem terenu, na którym znajdują się te urządzenia lub obiekty.

10. Środki ochrony w strefach, o których mowa w ust. 8, określa program ochrony podmiotu będącego właścicielem urządzeń lub obiektów wymienionych w ust. 8.

Art. 188b. 1. Prezes Urzędu wydaje, na wniosek polskiego przewoźnika lotniczego, certyfikat członka załogi statku powietrznego, zwany dalej „CMC”, osobie:

- 1) wykonującej zadania na rzecz polskiego przewoźnika lotniczego na podstawie umowy o pracę lub umowy cywilnoprawnej;
 - 2) posiadającej kwalifikacje konieczne do wykonywania obowiązków członka załogi statku powietrznego;
 - 3) co do której komendant oddziału Straży Granicznej udzielił, na wniosek Prezesa Urzędu, informacji o braku negatywnych przesłanek do jego wydania.
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. Przy ustalaniu przesłanek, o których mowa w ust. 1 pkt 3, art. 188a ust. 4–7 stosuje się odpowiednio.
4. CMC wydaje się na czas określony.
5. Prezes Urzędu cofa CMC w razie ustania okoliczności uzasadniających jego wydanie.
6. Wydanie CMC, odmowa jego wydania oraz jego cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.
7. Prezes Urzędu prowadzi rejestr osób posiadających CMC.

Art. 188c. 1. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadza odstępstwa od wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w rozporządzeniu nr 300/2008/WE.

2. W decyzji, o której mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wyraża zgodę na zastosowanie określonych przez zarządzającego lotniskiem działań zastępczych (alternatywne środki ochrony) jeżeli przeprowadzona dla tego lotniska lub jego części lokalna analiza ryzyka wykaże, że nie spowoduje to zmniejszenia poziomu ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji.

Art. 188d. 1. Czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w imieniu Prezesa Urzędu wykonuje audytor krajowy kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zwany dalej „audytorem krajowym”, posiadający certyfikat audytora krajowego i wpisany na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę audytorów krajowych.

2. Czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w podmiocie prowadzącym działalność lotniczą wykonuje audytor wewnętrzny kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zwany dalej „audytorem wewnętrznym”, posiadający certyfikat audytora wewnętrznego i wpisany na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę audytorów wewnętrznych.
3. Certyfikat audytora krajowego może otrzymać osoba, która spełnia wymagania, o których mowa w pkt 15.2 załącznika II do rozporządzenia nr 300/2008/WE, a także dodatkowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2, w tym dotyczące wiedzy i umiejętności przeprowadzania audytu, i nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie oraz zdała egzamin certyfikujący przeprowadzony przez Prezesa Urzędu.
4. Certyfikat audytora wewnętrznego może otrzymać osoba, która nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie, spełnia dodatkowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2, w tym dotyczące wiedzy i umiejętności przeprowadzania audytu, oraz zdała egzamin certyfikujący przeprowadzony przez Prezesa Urzędu.
5. Prezes Urzędu wydaje albo odmawia wydania certyfikatu audytora krajowego oraz certyfikatu audytora wewnętrznego w drodze decyzji administracyjnej.
6. Warunkiem dokonania przez Prezesa Urzędu wpisu osoby na listę audytorów krajowych jest uzyskanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 3, oraz spełnianie warunków do uzyskania tego certyfikatu w momencie wpisu na listę.
7. Warunkiem dokonania przez Prezesa Urzędu wpisu osoby na listę audytorów wewnętrznych jest uzyskanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 4, oraz spełnianie warunków do uzyskania tego certyfikatu w momencie wpisu na listę.
8. Prezes Urzędu skreśla audytora krajowego z listy audytorów krajowych oraz audytora wewnętrznego z listy audytorów wewnętrznych, w przypadku gdy przestał on spełniać warunki, o których mowa odpowiednio w ust. 6 lub 7.”;

127) art. 189 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 189. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 187, a także biorąc pod uwagę rodzaje lotnisk, szczegółowe wymagania dotyczące programów ochrony, o których mowa w art. 188.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, w tym dodatkowe

wymagania, jakie powinien spełniać audytor krajowy i audytor wewnętrzny, dotyczące w szczególności wiedzy i umiejętności przeprowadzania audytu przez audytora krajowego i audytora wewnętrznego, szczegółowe warunki uzyskania certyfikatu audytora krajowego i audytora wewnętrznego, sposób prowadzenia list audytorów oraz zakres i sposób przeprowadzania egzaminów certyfikujących, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego.

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego określający:

- 1) rodzaje i zakres programów szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
- 2) kategorie osób podlegających szkoleniom w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
- 3) wymagania dla instruktorów prowadzących szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
- 4) organizację szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
- 5) sposób przeprowadzania egzaminu kończącego szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego i zakres tego egzaminu,
- 6) warunki, sposób i tryb weryfikacji spełniania wymagań przez osoby kierowane na szkolenia związane z prowadzeniem kontroli bezpieczeństwa lub kontroli dostępu,
- 7) warunki wydania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa,
- 8) zakres danych ujętych na liście, o której mowa w art. 186b ust. 10, i sposób jego prowadzenia,
- 9) sposób sprawowania nadzoru przez Prezesa Urzędu nad realizacją szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

– mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego.”;

128) art. 189a i 190 otrzymują brzmienie:

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

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ustala, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cy-

wilnego, Krajowy Program Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, określający:

- 1) sposób i warunki realizacji systemu ułatwień lotnictwa cywilnego, dotyczące w szczególności:
 - a) organizacji systemu ułatwień w portach lotniczych i na lotniskach oraz na pokładzie statków powietrznych,
 - b) współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa Urzędu, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz innych organów i służb publicznych,
- 2) wzór wniosku o wydanie CMC,
- 3) okres ważności oraz wzór CMC,
- 4) szczegółowy sposób postępowania przy wydawaniu CMC,
- 5) szczegółowy sposób postępowania przy utracie CMC lub utracie ważności posiadanego CMC

– z uwzględnieniem przepisów Załącznika 9 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, oraz przepisów międzynarodowych.

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

129) po art. 190 dodaje się art. 190a w brzmieniu:

„Art. 190a. Obcy przewoźnik lotniczy występujący do Prezesa Urzędu o wydanie upoważnienia lub zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych, zgodnie z przepisami niniejszego działu, jeżeli nie ustanowi pełnomocnika do prowadzenia sprawy zamieszkałego w Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany wskazać w Rzeczypospolitej Polskiej pełnomocnika do doręczeń.”;

130) art. 191 otrzymuje brzmienie:

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

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

3. Wykonywanie przewozów na obszarze Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz na trasach do i z Konfederacji Szwajcarskiej przez

- polskiego przewoźnika lotniczego nie wymaga uzyskania upoważnienia.
4. Jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe lub prawo państwa trzeciego, w którego granicach mają być wykonywane przewozy lotnicze, Prezes Urzędu dokonuje wyznaczenia, niezależnie od upoważnienia, o którym mowa w ust. 2, polskich przewoźników lotniczych uprawnionych do wykonywania przewozów na określonych trasach lub obszarach tego państwa, informując o tym jego właściwy organ.
 5. Przy upoważnianiu i wyznaczaniu polskich przewoźników lotniczych uwzględnia się interes publiczny oraz potrzeby rozwoju polskiego transportu.
 6. Prezes Urzędu może odmówić udzielenia upoważnienia lub wyznaczenia ubiegającemu się o nie polskiemu przewoźnikowi lotniczemu albo je ograniczyć – w szczególności w odniesieniu do oferowanej zdolności przewozowej – w przypadkach gdy:
 - 1) jest to konieczne ze względu na ograniczenia wynikające z umów lub przepisów międzynarodowych;
 - 2) jest to uzasadnione w celu uniknięcia poważnego ograniczenia możliwości skutecznego konkutowania polskich przewoźników lotniczych z przewoźnikami lotniczymi innymi niż określeni w ust. 1 i art. 192a;
 - 3) jest to uzasadnione potrzebą umożliwienia opłacalności regularnych przewozów na trasie już obsługiwanej, na której nie ma potrzeby zwiększenia oferowanej zdolności przewozowej;
 - 4) wykonywanie przewozów regularnych na danej trasie zostało już wcześniej powierzone innemu przewoźnikowi lotniczemu na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej.
 7. Jeżeli o upoważnienie do wykonywania przewozów lotniczych na tej samej trasie, o którym mowa w ust. 2, występuje dwóch lub więcej przewoźników lotniczych, 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 lotniczego właściwego poziomu usług i konkurencyjnego poziomu opłat za przewozy oraz skutecznego konkutowania z przewoźnikami lotniczymi innymi niż określeni w ust. 1 i art. 192a;
 - 2) wcześniej poniesione nakłady na rozwój połączenia będącego przedmiotem konkursu i dotychczasosiągane przez przewoźnika lotniczego wyniki ekonomiczne.
 8. Prezes Urzędu, na uzasadniony wniosek zainteresowanego przewoźnika lotniczego, może dokonać oceny efektywności wykorzystywania ograniczonych praw przewozowych, cofnąć upoważnienie i przeprowadzić konkurs.

9. Upoważnienie lub wyznaczenie mogą być cofnięte, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy złożył pisemny wniosek do Prezesa Urzędu informujący o zaprzestaniu korzystania z przyznanego mu praw przewozowych albo w przypadku gdy przewoźnik lotniczy:
 - 1) nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego,
 - 2) nie rozpoczął wykonywania przewozów lotniczych do końca sezonu rozkładowego następującego po sezonie, w którym zostało mu przyznane upoważnienie,
 - 3) przerwał wykonywanie przewozów lotniczych, do których został upoważniony, i nie wznowił ich w czasie kolejnego sezonu rozkładowego– chyba że udowodni, że niewykonywanie przewozów lotniczych było następstwem okoliczności, na które nie miał wpływu.
 10. Upoważnienie, które zostało udzielone w wyniku konkursu, o którym mowa w ust. 7, może ponadto być cofnięte w przypadkach określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 14.
 11. Upoważnienie przyznane bez konieczności przeprowadzenia konkursu, o którym mowa w ust. 7, lub wyznaczenie mogą być ograniczone, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy nie wypełnia obowiązków wynikających z przepisów dotyczących przewozu lotniczego.
 12. Przewoźnik lotniczy jest obowiązany zawiadomić Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni, o planowanym zaprzestaniu wykonywania regularnego przewozu na trasie, do obsługi której został upoważniony w wyniku konkursu, o którym mowa w ust. 7, podając przyczynę tego zaprzestania.
 13. Upoważnienie, jego odmowa, ograniczenie, zawieszenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.
 14. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, procedurę konkursową zawierającą szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych, o których mowa w ust. 7, a w szczególności zakres informacji, jakie powinien zawierać wniosek o wydanie upoważnienia, dokumenty niezbędne do wydania upoważnienia, szczegółowe kryteria przyznawania ograniczonych praw przewozowych oraz przesłanki cofnięcia upoważnienia, z uwzględnieniem wiążących umów i przepisów międzynarodowych, przepisów Unii Europejskiej w zakresie negocjacji i wykonywania umów dotyczących usług lotniczych oraz z poszanowaniem zasady niedyskryminacji.”;
- 131) po art. 191 dodaje się art. 191a w brzmieniu:
- „Art. 191a. 1. Prezes Urzędu odmawia wydania upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, do wykonywania przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach, jeżeli przewoźnik lotniczy:

- 1) znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005 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), lub
 - 2) zamierza wykonać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu statku powietrznego wynajętego od innego przewoźnika lotniczego znajdującego się w wykazie.
2. Prezes Urzędu zawiesza, na okres do 6 miesięcy, upoważnienie udzielone przewoźnikowi lotniczemu, jeżeli przewoźnik ten 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.”;
- 132) w art. 192:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1. Decyzje w sprawie upoważnienia i wyznaczenia, o których mowa w art. 191 ust. 2 i 4, wydaje się na wniosek przewoźnika lotniczego.”,
 - b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
 - „4. Do wniosku o udzielenie upoważnienia do wykonywania serii przewozów nieregularnych, na żądanie Prezesa Urzędu, należy dołączyć umowę zawartą ze zleceniodawcą na wykonywanie przewozu nieregularnego.”;
- 133) art. 192a otrzymuje brzmienie:
- „Art. 192a. 1. Przewozy regularne lub serię przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim może wykonywać, poza polskim przewoźnikiem lotniczym, tylko przewoźnik lotniczy wspólnotowy ustanowiony, w rozumieniu Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który uzyska upoważnienie, o którym mowa w art. 191 ust. 2, oraz wyznaczenie, o którym mowa w art. 191 ust. 4. Przepisy art. 191 ust. 5–14 i art. 192 stosuje się odpowiednio.
 2. Przewoźnikiem lotniczym wspólnotowym ustanowionym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest przewoźnik lotniczy, który łącznie spełnia następujące warunki:
 - 1) posiada koncesję wydaną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej zgodnie z rozporządzeniem nr 1008/2008/WE;
 - 2) posiada bazę operacyjną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

- 3) skutecznie i rzeczywiście wykonuje działalność w dziedzinie transportu lotniczego w ramach trwałych porozumień, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi (Dz. Urz. UE L 157 z 30.04.2004, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 7 str. 193);
 - 4) posiada trwałe i stałe struktury organizacyjne w Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 5) stale utrzymuje personel odpowiedzialny za bezpieczeństwo i ochronę w Rzeczypospolitej Polskiej.
3. W celu potwierdzenia faktu ustanowienia przewoźnika lotniczego wspólnotowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przewoźnik ten jest obowiązany dostarczyć Prezesowi Urzędu następujące dokumenty oraz dane:
- 1) kopię umowy zawartej z zarządzającym lotniskiem w sprawie utworzenia bazy operacyjnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub oświadczenie zarządzającego lotniskiem w tej sprawie;
 - 2) imię i nazwisko oraz dane teleadresowe osoby odpowiedzialnej za prowadzenie bieżących spraw operacyjnych oraz za sprawy bezpieczeństwa i ochrony;
 - 3) imię i nazwisko oraz dane teleadresowe osoby upoważnionej do reprezentacji przewoźnika lotniczego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 4) odpis z Krajowego Rejestru Sądowego potwierdzający zarejestrowanie w Rzeczypospolitej Polskiej oddziału spółki przewoźnika lotniczego wspólnotowego;
 - 5) numer identyfikacji podatkowej (NIP) i numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy, o ile takie posiada.
4. Prezes Urzędu odmawia przewoźnikowi lotniczemu, o którym mowa w ust. 1, wydania upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, oraz wyznaczenia, o którym mowa w art. 191 ust. 4, także w przypadku gdy przewoźnik nie przedłoży dokumentów lub danych, o których mowa w ust. 3.”;
- 134) w art. 193:
- a) ust. 1 i 1a otrzymują brzmienie:
 - „1. Obcy przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze do lub z Rzeczypospolitej Polskiej tylko w zakresie i na warunkach określonych w zezwoleniu wydanym na wniosek obcego przewoźnika lotniczego przez Prezesa Urzędu, przy uwzględnieniu postanowień umów i przepisów międzynarodowych, z zastrzeżeniem ust. 2 i art. 193a.
 - 1a. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego i Konfederacji Szwajcarskiej może wykonywać przewozy lotnicze na terytorium Rzeczypospolitej Pol-

skiej pod warunkiem uzyskania zezwolenia wydanego, na zasadzie wzajemności, na wniosek tego przewoźnika przez Prezesa Urzędu, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych, z zastrzeżeniem ust. 2 pkt 1 i 2.”,

b) w ust. 2:

– pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) w przypadku pojedynczych lotów pasażerskich wykonywanych statkami powietrznymi o pojemności nie większej niż 12 miejsc pasażerskich, wykorzystywanych wyłącznie przez zamawiającego lub zamawiających na trasie przez nich ustalonej;

2) w przypadku pojedynczych lotów towarowych wykonywanych statkami o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 5 700 kg, wykorzystywanych wyłącznie przez zamawiającego lub zamawiających na trasie przez nich ustalonej;”

– dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) w przypadku lotów handlowych na obszarze Europejskiego Obszaru Gospodarczego, wykonywanych przez przewoźników lotniczych posiadających koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.”;

135) po art. 193 dodaje się art. 193a w brzmieniu:

„Art. 193a. W przypadku braku możliwości pozytywnej weryfikacji przewoźnika jako posiadającego koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym – przewoźnik lotniczy, na żądanie Prezesa Urzędu, przedstawia dokumenty określające jego państwo koncesjonowania. W przypadku niewywiązania się przez przewoźnika z tego obowiązku Prezes Urzędu zabrania, w drodze decyzji administracyjnej, wykonania przewozu lotniczego. Do doręczenia decyzji administracyjnej stosuje się przepisy art. 195 ust. 9. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”;

136) w art. 194:

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

„1a. W przypadkach niecierpiących zwłoki uzasadnionych interesem publicznym lub społecznym dotyczących przewozów, o których mowa w ust. 1 pkt 1, wniosek może być złożony bez zachowania terminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1.”,

b) w ust. 2 uchyla się pkt 5,

c) w ust. 3:

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) dokument ubezpieczenia stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją

statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów i poczty oraz w stosunku do osób trzecich;”;

– pkt 8 i 9 otrzymują brzmienie:

„8) upoważnienie do wykonywania przewozów wydane przez właściwy organ obcego państwa;

9) koncesję lub równoważny dokument wydany przez właściwy organ obcego państwa.”;

137) art. 195 otrzymuje brzmienie:

„Art. 195. 1. Zezwolenie może być udzielone, jeżeli spełnione są łącznie następujące warunki:

1) przemawia za tym interes publiczny;

2) polscy przewoźnicy lotniczy korzystają w państwie obcego przewoźnika lotniczego z podobnych praw lub uzyskują inne wzajemne korzyści, potwierdzone przez władze lotnicze tego państwa, z zastrzeżeniem umów międzynarodowych;

3) zapewniona jest możliwość obsługi lotów i przewozów w polskich portach lotniczych;

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 wydanymi na podstawie art. 202 pkt 6.

2. W zezwoleniu określa się jego warunki, ograniczenia oraz termin ważności.

3. Prezes Urzędu może odmówić wydania zezwolenia na wykonywanie przewozu lotniczego, jeżeli:

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

2) nie zostaną spełnione warunki, o których mowa w ust. 1, art. 193 ust. 4 oraz art. 194;

3) występują zaległości płatnicze przewoźnika lotniczego w stosunku do polskich podmiotów, w szczególności do państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, zarządzającego lotniskiem oraz podmiotów świadczących obsługę naziemną w porcie lotniczym, obejmujące okres co najmniej 3 miesięcy;

4) przewoźnik lotniczy narusza przepisy w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego lub ochrony lotnictwa cywilnego;

5) przewoźnik lotniczy zamierza wykonać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu statku powietrznego innego przewoźnika, o którym mowa w pkt 4;

6) minister właściwy do spraw transportu wydał decyzje, o których mowa w art. 195c ust. 3 i 5.

4. Zezwolenie może zostać przez Prezesa Urzędu cofnięte lub ograniczone w razie stwierdzenia, że przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów obowiązujących w zakresie przewozu lotniczego lub w inny sposób narusza warunki lub ograniczenia ustalone w zezwoleniu, a także w przypadku określonym w ust. 3 pkt 3.
5. 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 lotniczy znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;
 - 2) przewoźnik lotniczy zamierza wykonywać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi tras przy użyciu statku powietrznego przewoźnika lotniczego znajdującego się w wykazie, o którym mowa w pkt 1;
 - 3) wprowadził zakaz, o którym mowa w art. 155a ust. 1 pkt 2.
6. Prezes Urzędu może cofnąć wydane zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1–3, jeżeli:
 - 1) przewoźnik lotniczy narusza przepisy w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego lub ochrony lotnictwa cywilnego;
 - 2) przewoźnik lotniczy zamierza wykonywać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu statku powietrznego innego przewoźnika, o którym mowa w pkt 1;
 - 3) nie są spełnione warunki, o których mowa w ust. 1;
 - 4) minister właściwy do spraw transportu wydał decyzję, o których mowa w art. 195c ust. 3 i 5.
7. Prezes Urzędu:
 - 1) ogranicza zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1–3, w odniesieniu do statku powietrznego przewoźnika lotniczego spełniającego przesłankę określoną w ust. 5 pkt 2;
 - 2) może ograniczyć zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1–3, w odniesieniu do statku powietrznego, którego dotyczy naruszenie w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego lub ochrony lotnictwa cywilnego.
8. Prezes Urzędu zawiesza, na okres do 6 miesięcy, zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 4, jeżeli przewoźnik lotniczy spełnia przesłanki określone w ust. 5. Prezes Urzędu cofa zawieszony zezwolenie, jeżeli po upływie okresu zawieszenia nie ustały przyczyny zawieszenia.
9. Decyzję o wydaniu, zmianie, odmowie wydania, ograniczeniu, zawieszeniu 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.”;

138) po art. 195 dodaje się art. 195a–195c w brzmieniu:

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

Art. 195b. 1. Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania, ogranicza, cofa zezwolenia i upoważnienia z uwzględnieniem decyzji, o których mowa w art. 195c.

2. Przewozy lotnicze do, z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej odbywają się z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z decyzji, o których mowa w art. 195c.

Art. 195c. 1. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, dokonać, na zasadach określonych w art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, podziału ruchu lotniczego między porty lotnicze.

2. Minister właściwy do spraw transportu przesyła do Komisji Europejskiej, nie później niż 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, projekt decyzji o podziale ruchu lotniczego lub zmianach w obowiązującym podziale ruchu lotniczego.

3. Minister właściwy do spraw transportu może ograniczyć, w drodze decyzji administracyjnej, na zasadach określonych w art. 20 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, wykonywanie praw przewozowych.

4. Minister właściwy do spraw transportu informuje pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i Komisję Europejską o zamiarze wprowadzenia ograniczeń, o których mowa w ust. 3, przynajmniej 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 3, przedstawiając odpowiednie uzasadnienie.

5. Minister właściwy do spraw transportu może odmówić wykonywania praw przewozowych, ograniczyć ich wykonywanie lub określić warunki ich wykonywania w drodze decyzji administracyjnej, na zasadach określonych w art. 21 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.

6. Decyzji, o której mowa w ust. 5, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

7. Minister właściwy do spraw transportu informuje pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i Komisję Europejską bez zbędnej zwłoki, o działaniach, o których mowa w ust. 5, przedstawiając odpowiednie uzasadnienie.

8. Jeżeli przyczyny wydania decyzji, o której mowa w ust. 5, trwają ponad 14 dni, minister właściwy do spraw transportu informuje o tym fakcie pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i Komisję Europejską oraz może za jej zgodą przedłużyć termin obowiązywania decyzji o nie więcej niż 14 dni.

9. Decyzje, o których mowa w ust. 1 i 3, minister właściwy do spraw transportu wydaje, ogranicza i cofa z uwzględnieniem stanowiska Komisji Europejskiej wydawanego w związku z wprowadzanymi ograniczeniami, a w przypadku decyzji, o której mowa w ust. 3, także z uwzględnieniem stanowiska zainteresowanego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

10. Decyzje, o których mowa w ust. 3 i 5, minister właściwy do spraw transportu uchyla po podjęciu przez Komisję Europejską działań na podstawie odpowiednio art. 20 ust. 3 i art. 21 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.”;

139) w art. 196:

a) uchyla się ust. 1,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu wydawanego na wniosek tego przewoźnika, przy zachowaniu zasady wzajemności.”,

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 przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wskazujące jego:

a) nazwisko i adres – w przypadku osoby fizycznej,

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

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

„Art. 196b. 1. Przewoźnik lotniczy działający jako przewoźnik umowny w rozumieniu Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235), planujący wykonywanie regularnych przewozów lotniczych na trasach do, z oraz w Rzeczypospolitej Polskiej na zasadach umowy o dzieleniu oznakowania linii, jest obowiązany zawiadomić o tym Prezesa Urzędu.

2. Do zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, przewoźnik lotniczy nieposiadający koncesji udzielonej przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym dołącza następujące dokumenty:

- 1) wyznaczenie do wykonywania przewozów objętych wnioskiem wydane przez właściwy organ państwa przewoźnika lotniczego, jeżeli wymaga tego umowa międzynarodowa;
 - 2) certyfikat wydany przez właściwy organ państwa przewoźnika lotniczego;
 - 3) koncesję wydaną przez właściwy organ państwa przewoźnika lotniczego lub równoważny dokument;
 - 4) dokument ubezpieczenia stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów lub poczty oraz w stosunku do osób trzecich;
 - 5) umowę o dzieleniu oznakowania linii.
3. Zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się w terminie nie krótszym niż 30 dni roboczych przed dniem zamierzonego rozpoczęcia przewozów.
4. Przewoźnik lotniczy może rozpocząć przewozy na zasadach określonych w zawiadomieniu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli w terminie 14 dni od dnia otrzymania wszystkich wymaganych dokumentów Prezes Urzędu nie zakaze, w drodze decyzji administracyjnej, ich wykonywania, z uwagi na przepisy odpowiednich umów międzynarodowych lub niespełnienie warunków określonych w ust. 2.
5. Prezes Urzędu, kierując się wagą lub zakresem naruszenia, w drodze decyzji administracyjnej, może ograniczyć zakres albo zakazać wykonywania przewozów rozpoczętych na podstawie zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, jeżeli przewoźnik lotniczy nie stosuje się do umów lub przepisów międzynarodowych lub w inny sposób narusza przepisy Unii Europejskiej dotyczące wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terytorium Unii Europejskiej.
6. Do doręczenia decyzji, o których mowa w ust. 4 i 5, stosuje się przepisy art. 195 ust. 9. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”;
- 141) art. 197 i 198 otrzymują brzmienie:
- „Art. 197. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu oraz wojewody lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, może, w drodze rozporządzenia:
- 1) nałożyć obowiązek użyteczności publicznej w stosunku do regularnego przewozu lotniczego między dwoma portami lotniczymi położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub między portem lotniczym położonym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a innym portem lotniczym położonym na terytorium Unii Europejskiej,
 - 2) określić okres oraz warunki wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w pkt 1

- z uwzględnieniem polityki państwa w zakresie rozwoju regionalnego oraz zasady niedyskryminacji między wspólnotowymi przewoźnikami lotniczymi.
2. Tryb oraz kryteria ustanawiania obowiązku użyteczności publicznej określa rozporządzenie nr 1008/2008/WE.
 3. Nałożenie obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w ust. 1, jest poprzedzone analizą:
 - 1) sytuacji gospodarczej regionu;
 - 2) dostępności innych środków transportu;
 - 3) istniejących i planowanych połączeń lotniczych oraz stosowanych taryf lotniczych;
 - 4) zapotrzebowania na połączenia lotnicze, przedłożonego przez wojewodę lub marszałka województwa.
 4. W celu przeprowadzenia analizy, o której mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu występuje do:
 - 1) jednostki samorządu terytorialnego – o przedstawienie analizy sytuacji gospodarczej tej jednostki;
 - 2) Prezesa Urzędu – o przedstawienie analizy istniejących i planowanych połączeń lotniczych oraz stosowanych taryf lotniczych na danej trasie.
 5. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje projekt rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, do Komisji Europejskiej oraz zainteresowanych państw członkowskich Unii Europejskiej.
 6. Prezes Urzędu weryfikuje spełnienie przez przewoźników lotniczych operujących na trasie, w odniesieniu do której nałożono obowiązek użyteczności publicznej, warunków określonych w tym obowiązku w szczególności na podstawie dostępnych publicznie oraz uzyskanych od przewoźników lotniczych informacji na temat oferowanych przewozów, potwierdzających spełnienie warunków określonych w tym obowiązku.
 7. Jeżeli w okresie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia wprowadzającego obowiązek żaden wspólnotowy przewoźnik lotniczy nie rozpoczął lub nie przekazał do Prezesa Urzędu informacji o planowanym rozpoczęciu wykonywania, zgodnie z warunkami nałożonymi na podstawie ust. 1, przewozów na trasie, w odniesieniu do której nałożono obowiązek użyteczności publicznej, minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, wojewody i właściwej jednostki samorządu terytorialnego, może dokonać wyboru jednego wspólnotowego przewoźnika lotniczego do obsługi tej trasy na okres do 4 lat na zasadach określonych w art. 16 ust. 9 i 10 oraz art. 17 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, publikując zaproszenie do składania ofert w Biuletynie Informacji Publicznej.
 8. W przypadku gdy obsłudze trasy, o której mowa w ust. 7, towarzyszy rekompensata, o której mowa w art. 17 ust. 8 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, koszty związane z tą rekompensatą są pokrywane

przez Prezesa Urzędu, a jeżeli obowiązek użyteczności publicznej został nałożony po uzyskaniu pozytywnej opinii, o której mowa w ust. 7, wojewody lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, wojewoda lub odpowiednio właściwa jednostka samorządu terytorialnego są obowiązani do pokrycia co najmniej 50% tych kosztów.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób obliczania kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, z uwzględnieniem przepisów prawa Unii Europejskiej dotyczącego stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych.

Art. 198. 1. Taryfy lotnicze stosowane w przewozach lotniczych między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim, z którym zawarto umowę międzynarodową regulującą zasady ustalania taryf przewozu lotniczego, powinny być przedstawiane Prezesowi Urzędu na zasadach określonych w tej umowie.

2. Jeżeli umowy międzynarodowe regulują zasady ustalania taryf przewozu lotniczego, Prezes Urzędu podejmuje działania i wydaje decyzje administracyjne dotyczące taryf przewoźników lotniczych na zasadach określonych w tych umowach.

3. Taryfy lotnicze i stawki lotnicze za przewozy lotnicze wykonywane między portami lotniczymi położonymi na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej są ustalane zgodnie z rozporządzeniem nr 1008/2008/WE.”;

142) po art. 201 dodaje się art. 201a w brzmieniu:

„Art. 201a. 1. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wykonujący przewozy regularne lub serie przewozów nieregularnych do i z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany przedstawić do wiadomości Prezesa Urzędu, odpowiednio na 30 i 14 dni przed każdym sezonem rozkładowym, odpowiednio rozkład lotów albo program lotów, stosowane w przewozach lotniczych do i z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Przewoźnik lotniczy nieposiadający koncesji udzielonej przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wykonujący przewozy regularne, jest obowiązany przedstawić Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia przed każdym sezonem rozkładowym rozkład lotów stosowany w przewozach lotniczych do i z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Rozkład lotów przedstawia się na 30 dni przed każdym sezonem rozkładowym, o ile postanowienia umów międzynarodowych, zgodnie z którymi wykonuje się przewozy lotnicze, nie stanowią inaczej. Prezes Urzędu zatwierdza rozkład lotów z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych, zgodnie z którymi wykonuje się przewozy lotnicze.

3. Rozkłady lotów powinny określać trasy, rodzaj przewozów, typy statków powietrznych, ich pojemność, częstotliwość lotów, daty oraz czasy operacji w portach lotniczych.
4. Przewoźnicy, o których mowa w ust. 1 i 2, są obowiązani poinformować Prezesa Urzędu o zaprzestaniu wykonywania przewozów na określonych trasach. Terminy wskazane w ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio.”;

143) w art. 202:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) szczegółowe warunki i sposób udzielania zezwoleń związanych z przewozem lotniczym, w tym udzielania zezwoleń dla obcych przewoźników lotniczych, upoważnień do wykonywania przewozów i dokonywania wyznaczeń, mając na uwadze także przepisy Unii Europejskiej w zakresie przewozów lotniczych;”

b) uchyla się pkt 3;

144) 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, który będzie lądował na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zwanej dalej „informacją”.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do przewoźników lotniczych, którzy wykonują loty pasażerskie między Rzeczpospolitą Polską a innym państwem członkowskim Unii Europejskiej oraz między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim traktowanym na równi z państwami Unii Europejskiej na podstawie umowy w sprawie włączenia tego państwa we wdrożenie, stosowanie i rozwój dorobku z Schengen.

3. Informacja obejmuje następujące dane:

- 1) imię lub imiona oraz nazwisko w pełnym brzmieniu;
- 2) datę urodzenia;
- 3) numer i rodzaj dokumentu podróży;
- 4) obywatelstwo;
- 5) nazwę przejścia granicznego, w którym nastąpi przekroczenie granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6) numer lotu;
- 7) datę i czas startu i lądowania statku powietrznego;
- 8) liczbę pasażerów statku powietrznego;
- 9) lotnisko wejścia pasażera na pokład statku powietrznego w celu odbycia lotu.

4. Przewoźnik lotniczy przekazuje informację na wniosek komendanta placówki Straży Granicznej właściwego ze względu na miejsce prze-

przekroczenia granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej przez pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego. Komendant placówki Straży Granicznej występuje z wnioskiem, w przypadku gdy jest to konieczne do zwalczania nielegalnej migracji lub usprawnienia kontroli granicznej.

5. Wniosek o przekazanie informacji komendant placówki Straży Granicznej sporządza w formie pisemnej lub elektronicznej i przesyła przewoźnikowi lotniczemu, co najmniej na jeden dzień przed planowanym przylotem statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W uzasadnionych przypadkach wniosek może być przekazany później, jednak nie później niż do rozpoczęcia odprawy biletowo-bagażowej przed odlotem.

Art. 202b. 1. Przewoźnik lotniczy, o którym mowa w art. 202a ust. 1, po zakończeniu odprawy biletowo-bagażowej pasażerów danego lotu, jednak nie później niż w chwili startu statku powietrznego, przekazuje informację, o której mowa w art. 202a ust. 1, komendantowi placówki Straży Granicznej w formie elektronicznej w postaci pliku tekstowego. Informacja powinna być przekazywana w sposób spełniający w zakresie transliteracji wymogi określone w Załączniku 9 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczne i organizacyjne dotyczące przekazywania informacji, w szczególności sposób przekazywania informacji w formie elektronicznej oraz stosowane formaty danych, uwzględniając rozwiązania techniczne i środki komunikacji elektronicznej wykorzystywane przez organy i podmioty, o których mowa w ust. 1, a także kierując się potrzebą zapewnienia sprawnej i bezpiecznej wymiany informacji.
3. W przypadku braku możliwości przekazania informacji w formie elektronicznej przewoźnik lotniczy przekazuje ją telefaksem w terminie, o którym mowa w ust. 1.
4. W przypadku braku możliwości przekazania informacji w sposób, o którym mowa w ust. 1–3, lub w przypadku błędu w przekazaniu informacji, przewoźnik lotniczy, po uzgodnieniu z komendantem placówki Straży Granicznej, może ją przekazać w inny sposób umożliwiający otrzymanie informacji, nie później niż przed rozpoczęciem kontroli granicznej.
5. Przewoźnik lotniczy, nie później niż w chwili wylądowania statku powietrznego, jest obowiązany powiadomić pasażerów o przekazaniu komendantowi placówki Straży Granicznej informacji oraz o prawie pasażera do wglądu do informacji znajdującej się w dyspozycji przewoźnika lotniczego i poprawienia zawartych w niej danych dotyczących jego osoby.

Art. 202c. 1. Komendant placówki Straży Granicznej przechowuje informacje otrzymane w formie elektronicznej w systemie teleinformatycznym placówki Straży Granicznej.

2. Komendant placówki Straży Granicznej usuwa informacje po zakończeniu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej kontroli granicznej pasażerów danego lotu, jednak nie później niż po upływie 24 godzin od chwili przekazania informacji przez przewoźnika lotniczego.
3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się, w przypadku gdy dane objęte informacją są niezbędne do wykonywania przez Straż Graniczną lub inne organy państwa zadań mających na celu ochronę bezpieczeństwa państwa albo ochronę bezpieczeństwa lub porządku publicznego oraz na potrzeby prowadzenia postępowania, o którym mowa w art. 209v.

- Art. 202d.
1. Przewoźnik lotniczy, w terminie do 24 godzin od wylądowania statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, usuwa informację przekazaną komendantowi placówki Straży Granicznej.
 2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy danych zgromadzonych przez przewoźnika lotniczego niezbędnych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego.”;

145) w art. 205:

a) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

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

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

– a w szczególności rozpatruje skargi, o których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE oraz art. 15 ust. 2 rozporządzenia nr 1107/2006/WE.

2. Skargi, o których mowa w ust. 1, rozpatruje wyodrębniona komórka organizacyjna Urzędu – Komisja Ochrony Praw Pasażerów.
3. Kontrolę przestrzegania art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004/WE podejmuje się z urzędu w ramach postępowania, o którym mowa w dziale II rozdział 3 ustawy.
4. Przepisy ust. 1 i 2 nie naruszają zadań i kompetencji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, o których mowa w przepisach o ochronie konkurencji i konsumentów.

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

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

147) w dziale XI tytuł rozdziału 3 otrzymuje brzmienie:

„Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej”;

148) w art. 207 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Osobę wpisaną do rejestru statków jako użytkownika uważa się za osobę eksploatującą statek powietrzny i ponoszącą odpowiedzialność za szkodę, chyba że udowodni, że eksploatującą w danym czasie była inna osoba.”;

149) 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 (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie

wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 138 z 30.04.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 160), z zastrzeżeniem przepisów wydanych na podstawie art. 33 ust. 2.

2. W przypadku niehandlowej eksploatacji statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) 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 ust. 2, wynosi równowartość 100 000 SDR.
3. Przewoźnicy lotniczy są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane opóźnieniem w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów.
4. Przewoźnicy lotniczy są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w przewozie lotniczym poczty, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty.
5. Przedsiębiorcy wykonujący obsługę naziemną oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną przez siebie działalnością lotniczą.
6. Spełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w ust. 1–5, ustala się na podstawie polisy lub innego dokumentu ubezpieczenia, potwierdzającego zawarcie umowy tego ubezpieczenia, wystawionego ubezpieczającemu przez zakład ubezpieczeń.
7. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii podmiotów, o których mowa w ust. 5, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego, o którym mowa w ust. 3–5, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc w szczególności pod uwagę specyfikę wykonywanej działalności oraz zakres realizowanych zadań.”;

150) dział XIa otrzymuje brzmienie:

„Dział XIa

Administracyjne kary pieniężne

Art. 209a. 1. Kto uporczywie uchyla się od obowiązków lub nie wypełnia warunków określonych w przepisach rozporządzenia nr 2320/2002/WE lub rozporządzenia nr 185/2010/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 do 10 000 zł.

2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 1 do ustawy.
- Art. 209b. 1. Kto działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzeń, o których mowa w art. 205a ust. 1, lub nie wykonuje albo nienależyte wykonuje zobowiązania wynikające z przepisów tych rozporządzeń, podlega karze pieniężnej w wysokości określonej w załączniku nr 2 do ustawy.
2. Nie wymierza się kary za naruszenie obowiązku opieki, o której mowa w art. 9 rozporządzenia nr 261/2004/WE, jeżeli przewoźnik przed dniem wydania decyzji dobrowolnie zadośćuczynił pasażerowi za brak stosownej opieki.
 3. Nie wymierza się kary za naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE, jeżeli przewoźnik, pomimo zaniedbania obowiązku informowania pasażerów o przysługujących im prawach, wykonał wszystkie pozostałe obowiązki wynikające z rozporządzenia nr 261/2004/WE.
 4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, domniemywa się, że pasażerowie zostali poinformowani o przysługujących im prawach.
- Art. 209c. 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej działająca z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzenia nr 550/2004/WE podlega karze pieniężnej w wysokości od 20 000 do 40 000 zł.
2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 3 do ustawy.
 3. Wyznaczona organizacja, o której mowa w art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 550/2004/WE, sprawująca swoją funkcję bez ważnego upoważnienia, podlega karze pieniężnej w wysokości 40 000 zł.
- Art. 209d. Kto wbrew art. 88 ust. 3 wykorzystuje niezarejestrowane lotnicze urządzenia naziemne, podlega karze pieniężnej w wysokości 40 000 zł.
- Art. 209e. 1. Kto uporczywie uchyla się od obowiązków lub nie wypełnia warunków określonych w przepisach rozporządzenia nr 2042/2003/WE lub rozporządzenia nr 1702/2003/WE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 do 10 000 zł.
2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 4 do ustawy.
- Art. 209f. Kto uniemożliwia lub utrudnia przeprowadzenie czynności, o których mowa w art. 27 ust. 3 i art. 28 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 do 50 000 zł.
- Art. 209g. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, który nie przedstawi dokumentów stanowiących analizę przepustowości lotniska, o której mo-

wa w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 95/93/WE, podlega karze pieniężnej w wysokości zależnej od kodu referencyjnego lotniska:

- 1) 10 000 zł w przypadku kodu referencyjnego A;
- 2) 20 000 zł w przypadku kodu referencyjnego B;
- 3) 30 000 zł w przypadku kodu referencyjnego C;
- 4) 40 000 zł w przypadku kodu referencyjnego D;
- 5) 50 000 zł w przypadku kodu referencyjnego E.

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

- 1) 2 000 zł w przypadku obsłużenia do 100 000 pasażerów;
- 2) 4 000 zł w przypadku obsłużenia od 100 001 do 500 000 pasażerów;
- 3) 6 000 zł w przypadku obsłużenia od 500 001 do 1 000 000 pasażerów;
- 4) 8 000 zł w przypadku obsłużenia od 1 000 001 do 5 000 000 pasażerów;
- 5) 10 000 zł w przypadku obsłużenia powyżej 5 000 000 pasażerów.

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

- 1) 8 000 zł w przypadku lotniska, na którym w roku poprzednim obsłużono nie więcej niż 1 000 000 pasażerów;
- 2) 15 000 zł w przypadku lotniska, na którym w roku poprzednim obsłużono powyżej 1 000 000 pasażerów.

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

- 1) 40 000 zł w przypadku przewozu nieregularnego przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg;
- 2) 60 000 zł w przypadku przewozu regularnego przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg;
- 3) 80 000 zł w przypadku przewozu nieregularnego przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) co najmniej 10 000 kg;

- 4) 100 000 zł w przypadku przewozu regularnego przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) co najmniej 10 000 kg.

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

- 1) 30 000 zł w przypadku kodu referencyjnego A;
- 2) 40 000 zł w przypadku kodu referencyjnego B;
- 3) 50 000 zł w przypadku kodu referencyjnego C;
- 4) 70 000 zł w przypadku kodu referencyjnego D;
- 5) 100 000 zł w przypadku kodu referencyjnego E.

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

- 1) 20 000 zł w przypadku usług, o których mowa w art. 176 pkt 1, 2, 6, 8–11;
- 2) 50 000 zł w przypadku usług, o których mowa w art. 176 pkt 3–5 i 7.

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

- 1) zarządzania lotniskiem użytku publicznego, który nie przedstawił w terminie rocznego sprawozdania finansowego, o którym mowa w art. 175 ust. 7 pkt 3,
- 2) wykonywania przewozu lotniczego za naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 8 ust. 4 rozporządzenia nr 1008/2008/WE,
- 3) służb żeglugi powietrznej za naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 9 załącznika 1 do rozporządzenia nr 2096/2005/WE – podlega karze pieniężnej w wysokości do 0,5% obrotu przedsiębiorstwa osiągniętego w roku poprzednim, nieprzekraczającej kwoty 50 000 zł.

Art. 209n. 1. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, który wbrew art. 180 ust. 2 bezpodstawnie uniemożliwia lub utrudnia korzystanie z urządzeń i powierzchni lotniska przez przedsiębiorców świadczących usługi obsługi naziemnej na rzecz innych użytkowników oraz użytkowników świadczących usługi własnej obsługi naziemnej, podlega karze pieniężnej w wysokości nie większej niż 2% obrotu przedsiębiorstwa osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, nie mniej niż 25 000 zł.

2. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego lub inny podmiot dysponujący elementami scentralizowanej infrastruktury, który bezpodstaw-

nie uniemożliwia lub utrudniania korzystanie ze scentralizowanej infrastruktury przez podmioty do tego uprawnione, o których mowa w art. 180 ust. 3, podlega karze pieniężnej w wysokości nie większej niż 2% obrotu przedsiębiorstwa osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, nie mniej niż 25 000 zł.

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

- 1) 10 000 zł w przypadku przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 2) 20 000 zł w przypadku przewoźnika innego niż określony w pkt 1.

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

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

Art. 209q. 1. Operator statku powietrznego, o którym mowa w art. 2 lit. a rozporządzenia nr 3922/91/WE, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91/WE, podlega karze pieniężnej w wysokości od 5 000 zł do 10 000 zł.

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

Art. 209r. Kto wykonuje loty statkami powietrznymi z napędem nad obszarami parków narodowych lub rezerwatami przyrody poniżej wysokości określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

Art. 209s. Kto organizuje pokazy lotnicze bez zgody Prezesa Urzędu, o której mowa w art. 123 ust. 1b, podlega karze pieniężnej w wysokości 5 000 zł.

Art. 209t. Kto podejmuje lub wykonuje działalność w lotnictwie cywilnym bez ważnego certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 20 000 zł.

Art. 209u. Kto podejmuje lub wykonuje działalność w lotnictwie cywilnym z przekroczeniem uprawnień wynikających z posiadanego certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł.

Art. 209v. 1. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie wykonywania przewozu lotniczego, który wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 202a:

- 1) nie przekazał informacji – podlega karze pieniężnej w wysokości 22 500 zł,
- 2) przekazał informację nieprawdziwą – podlega karze pieniężnej w wysokości 18 000 zł,
- 3) przekazał informację niepełną – podlega karze pieniężnej w wysokości 13 500 zł

– za każdy lot, w którym odpowiednio nie przekazał informacji, przekazał informację nieprawdziwą lub przekazał informację niepełną.

2. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wymierza na uzasadniony wniosek komendanta placówki Straży Granicznej właściwego ze względu na miejsce przekroczenia granicy państwowej przez pasażerów statku powietrznego. Do wniosku tego komendant dołącza akta sprawy wraz z niezbędnymi dowodami.

Art. 209w. 1. Kary, o których mowa w art. 209a–209v, nakłada Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej.

2. Nakładając karę, o której mowa w art. 209e, 209f, 209m, 209n, 209t lub 209u, Prezes Urzędu bierze pod uwagę stopień naruszenia, okoliczności naruszenia przepisów oraz wielkość przedsiębiorstwa.

3. W przypadku stwierdzenia naruszenia obowiązku, o którym mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004/WE, karę pieniężną nakłada się w decyzji wydanej na podstawie art. 29.

4. W przypadku stwierdzenia naruszenia, o którym mowa w art. 209g–209p, Prezes Urzędu, w drodze decyzji, określa zakres naruszenia oraz termin jego usunięcia pod rygorem nałożenia kary określonej w tych przepisach w przypadku nieusunięcia naruszenia w wyznaczonym terminie.

5. Do nakładania kar pieniężnych stosuje się przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa.”;

151) w art. 210 w ust. 1:

a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

b) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

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

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

c) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

e) uchyla się pkt 11 i 12,

f) dodaje się pkt 13–15 w brzmieniu:

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

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

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

152) w art. 211 w ust. 1:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wbrew obowiązkom określonym w art. 45 wykonuje lot statkiem powietrznym,”

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

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

c) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

e) w pkt 10 lit. b otrzymuje brzmienie:

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

f) uchyla się pkt 11,

g) dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

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

153) w art. 212 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

„3.	Naruszenie przepisów rozporządzenia nr 1107/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą	
3.1.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 3	od 200 do 4 800
3.2.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 3	od 200 do 4 800

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

156) dodaje się załączniki nr 4–6 do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy.

Art. 2.

W ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2005 r. Nr 234, poz. 1997, z późn. zm.¹⁰⁾) wprowadza się następujące zmiany:

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

„5a) przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa:

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

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

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

¹⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 170, poz. 1218, z 2007 r. Nr 57, poz. 390 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 86, poz. 521, Nr 195, poz. 1199, Nr 216, poz. 1367 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 22, poz. 120, Nr 85, poz. 716, Nr 98, poz. 817, Nr 157, poz. 1241, Nr 168, poz. 1323 i Nr 201, poz. 1540, z 2010 r. Nr 127, poz. 857, Nr 164, poz. 1108, Nr 182, poz. 1228 i Nr 238, poz. 1578 oraz z 2011 r. Nr 53, poz. 273.

Art. 3.

W ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221, z późn. zm.¹¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

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

„Art. 22a. 1. Przedsiębiorca ubiegający się o zawarcie umowy na prowadzenie działalności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych jest obowiązany:

- 1) przedstawić informację o dotychczasowej działalności, w tym dokumenty finansowe za ostatnie 3 lata oraz za rok, w którym ubiega się on o wykonywanie działalności w zakresie kontroli bezpieczeństwa;
- 2) prowadzić działalność gospodarczą w zakresie usług ochrony osób i mienia co najmniej przez okres 5 lat;
- 3) przedstawić informację o liczbie zatrudnionych pracowników ochrony posiadających licencję pracownika ochrony fizycznej;
- 4) przedstawić informację o liczbie zatrudnionych pracowników spełniających wymagania określone w przepisach z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego dla osób wykonujących zadania w zakresie kontroli bezpieczeństwa w ruchu lotniczym;
- 5) przedstawić informację o planowanych szkoleniach osób, które będą wykonywać zadania w zakresie kontroli bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, oraz przewidywanym terminie ich zakończenia;
- 6) przedstawić dokumenty potwierdzające posiadanie uprawnień do prowadzenia kontroli bezpieczeństwa w ruchu lotniczym co najmniej przez 10% liczby pracowników niezbędnych dla prawidłowego wykonywania tej kontroli;
- 7) wskazać deklarowany termin, w którym zostaną zatrudnieni pracownicy spełniający wymagania dotyczące osób dokonujących kontroli bezpieczeństwa w ruchu lotniczym w liczbie niezbędnej do wykonywania zadań;
- 8) przedstawić zaświadczenie z Zakładu Ubezpieczeń Społecznych oraz urzędu skarbowego o niezaleganiu z należnościami z tytułu zobowiązań publicznoprawnych;
- 9) przedstawić oświadczenie, złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, o posiadaniu środków finansowych albo zdolności kredytowej w wysokości niezbędnej do realizacji zadań w zakresie kosztów przygotowania pracowników do realizacji zadań;
- 10) przedstawić oświadczenie, złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że nie toczy się postępowanie w sprawie o cofnięcie koncesji na wykonywa-

¹¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055 i Nr 180, poz. 1112, z 2009 r. Nr 98, poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278, Nr 182, poz. 1228 i Nr 229, poz. 1496.

nie działalności gospodarczej w zakresie usług ochrony osób i mienia;

- 11) udokumentować możliwość spełnienia warunków organizacyjnych niezbędnych dla zapewnienia prawidłowego, niezakłóconego wykonywania kontroli bezpieczeństwa w ruchu lotniczym w zakresie liczby pracowników ochrony posiadających odpowiednie poświadczenia bezpieczeństwa oraz kwalifikacje, którzy mają wykonywać te zadania;
 - 12) przedstawić oświadczenie, złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, o zdolności do samodzielnego wykonywania kontroli bezpieczeństwa w ruchu lotniczym;
 - 13) zawrzeć umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych.
2. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 13, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, z uwzględnieniem specyfiki prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych.

Art. 22b. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych jest obowiązany wykonywać tę działalność samodzielnie bez możliwości powierzania wykonywania czynności z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych innym podmiotom.”;

2) 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.”;

3) 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 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr 249, poz.1829, z 2009 r. Nr 19, poz.100 oraz z 2010 r. Nr 257, poz. 1726) po art. 6 dodaje się art. 6a w brzmieniu:

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

- 1) pracę na stanowisku operacyjnym,
- 2) czynności pomocnicze i przygotowawcze do wykonania czynności na stanowisku operacyjnym,
- 3) przejmowanie i przekazywanie stanowiska operacyjnego,
- 4) prowadzenie i nadzorowanie szkolenia praktycznego (OJT) oraz egzaminowanie
 - nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 30 godzin na tydzień, w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nie przekraczającym 3 miesięcy, z zastrzeżeniem ust. 3.
2. Do czasu pracy, o którym mowa w ust. 1, wlicza się przerwy w wymiarze nie mniejszym niż 25% dobowego wymiaru czasu pracy.
3. Czas pracy kontrolerów ruchu lotniczego obejmujący w szczególności:
 - 1) szkolenie zawodowe, w tym trening na symulatorze kontroli ruchu lotniczego,
 - 2) badania lotniczo-lekarskie,
 - 3) udział w grupach zadaniowych i projektach związanych z rozwojem zarządzania ruchem lotniczym
 - nie może przekraczać 8 godzin na dobę oraz 40 godzin na tydzień, w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym.
4. Sposób obliczania wymiaru czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego, o którym mowa w ust. 1 i 3 ustala się w zakładowym układzie zbiorowym pracy lub regulaminie pracy w uzgodnieniu ze związkiem zawodowym reprezentującym kontrolerów ruchu lotniczego.
5. Rozkład czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego jest ustalany na okres rozliczeniowy. W rozkładzie czasu pracy wskazuje się, które z czynności określonych w ust. 1 lub 3 mają być wykonywane przez kontrolera ruchu lotniczego.”

Art. 5.

W ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania

na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.¹²⁾) w art. 72 w ust. 1 w pkt 18 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 19 w brzmieniu:

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

Art. 6.

1. Do spraw dotyczących czynności urzędowych objętych obowiązkiem uiszczenia opłaty lotniczej, o których mowa w art. 26a ust. 1 pkt 1, 4 i 5 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie art. 26a–26n tej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.
2. Do spraw dotyczących czynności urzędowych objętych obowiązkiem uiszczenia opłaty lotniczej, o których mowa w art. 26a ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą stosuje się przepisy nowe, o ile nie została już uiszczona opłata lotnicza za nadzór według przepisów dotychczasowych.

Art. 7.

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 zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.
2. Dotychczasowe inne miejsca przeznaczone do startów i lądowań statków powietrznych, spełniające w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy wymagania określone dla lądowisk wpisuje się do ewidencji lądowisk po uiszczeniu opłaty lotniczej, o której mowa w art. 25 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.
3. Zarządzający lotniskami użytku publicznego założonymi przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy są obowiązani opracować plany generalne tych lotnisk w terminie 3 lat od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 8.

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.

¹²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 42, poz. 340, Nr 84, poz. 700 i Nr 157, poz. 1241, z 2010 r. Nr 28, poz. 145, Nr 106, poz. 675, Nr 119, poz. 804, Nr 143, poz. 963 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 32, poz. 159.

¹³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228.

Art. 9.

1. Z zastrzeżeniem art. 17, 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. 10.

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 skoczek spadochronowego zawodowego wpisywanymi do licencji oraz licencjami informatorów służby informacji powietrznej stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą dotyczące świadectw kwalifikacji.
2. Licencje skoczek spadochronowego zawodowego oraz licencje informatora służby informacji powietrznej, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 2 i 6 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 11.

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

Art. 12.

1. Podmioty zatrudniające w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy osoby wykonujące zadania w zakresie tankowania statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 10 000 kg są obowiązane do przeszkolenia tych osób, zgodnie z art. 95f ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, i wydania im świadectw operatora tankowania statków powietrznych, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Podmioty zatrudniające osoby posiadające licencje operatorów tankowania statków powietrznych wydają tym osobom świadectwa operatorów tankowania statków powietrznych.
3. Certyfikowani przewoźnicy lotniczy zatrudniający w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy osoby wykonujące czynności członków personelu pokładowego określone w części O załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 4, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 348) są obowiązani do przeszkolenia tych osób, zgodnie z art. 95g ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, i wydania im świadectwa odbycia szkolenia w zakresie bezpieczeństwa, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 13.

1. Zezwolenia wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, udzielone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.
2. Koncesje wydane na podstawie rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz. Urz. WE L 240 z 24.8.1992, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 2, str. 3) zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 14.

1. Zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w związku z przewozem lotniczym, o których mowa w art. 186b ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy zmienianej w art. 1, do czasu ich przejęcia przez zarządzających lotniskami, jednak nie dłużej niż przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, wykonuje Straż Graniczna na dotychczasowych zasadach w zakresie liczby funkcjonariuszy Straży Granicznej wspólnie ze służbą ochrony lotniska. Przejęcie przez zarządzającego lotniskiem wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa odbywa się na podstawie porozumienia zawartego, nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, przez właściwego terytorialnie komendanta oddziału Straży Granicznej i zarządzającego lotniskiem.
2. W okresie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy kontrolę bezpieczeństwa mogą wykonywać także funkcjonariusze Straży Granicznej niespełniający wymagań, o których mowa w art. 186b ust. 10 ustawy zmienianej w art. 1.
3. Osoby wpisane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na listę operatorów kontroli bezpieczeństwa prowadzoną przez Prezesa Urzędu wpisuje się na listę, o której mowa w art. 186b ust. 10 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 15.

Zarządzający lotniskiem, po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy, może powierzyć swoje zadania wykonywane przez służbę ochrony lotniska przedsiębiorcy, który uzyskał koncesję na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie

usług ochrony osób i mienia, działającemu na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

Art. 16.

1. Zezwolenia udzielone agentom obsługi naziemnej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy w odniesieniu do kategorii usług, o których mowa w art. 176 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują 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. 17.

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

Art. 18.

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 33 ust. 2, art. 47 ust. 10, art. 53, art. 63, art. 85, art. 93 ust. 5, art. 103 ust. 4, art. 104 ust. 1, art. 112 ust. 1, art. 123 ust. 1, art. 128, art. 129a ust. 2, art. 130 ust. 8, art. 133, art. 140 ust. 4 i 5, art. 163, art. 182, art. 187, art. 189, art. 189a, art. 202 oraz art. 209 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 26d ust. 6, art. 33 ust. 2, art. 53a ust. 5, art. 53d, art. 63, art. 85, art. 93 ust. 9, art. 103 ust. 4, art. 103c, art. 104 ust. 1 i 2, art. 112 ust. 1, art. 123 ust. 1f, art. 128, art. 130 ust. 8, art. 133, art. 140 ust. 4 i 5b, art. 163, art. 182, art. 187, art. 189, art. 189a ust. 2, art. 191 ust. 14 i art. 202 oraz art. 209 ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 19.

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

Art. 20.

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

- 1) art. 1 pkt 10 – który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia;
- 2) art. 1 pkt 146 w zakresie art. 205a ust. 1 pkt 3 – który wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 1 pkt 115 lit. d i pkt 119 w zakresie art. 179 ust. 7 – które wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy;
- 4) art. 1 pkt 12, 13 i 84 – które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.;

- 5) art. 3 w zakresie art. 22a – który wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Załączniki do ustawy z dnia 2011 r.

(poz. ...)

„Załącznik nr 4

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

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

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

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

Załącznik nr 5

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
1.	Naruszenia przepisów załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego	
1.1.	Użytkowanie samolotu niezgodnie z warunkami określonymi w pkt OPS 1.005 c	5 000
1.2.	Użytkowanie samolotu niezgodnie z warunkami określonymi w pkt OPS 1.030 b	10 000
1.3.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt OPS 1.125 a	5 000
1.4.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt OPS 1.130	5 000
1.5.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt OPS 1.135 a	5 000
1.6.	Przewóz materiałów niebezpiecznych bez zezwolenia, o którym mowa w pkt OPS 1.1155a	10 000
1.7.	Przewóz materiałów niebezpiecznych niezgodnie z pkt OPS 1.1165	10 000
1.8.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w OPS pkt 1.1200a pkt 2, 4 i 5, związanego z załadunkiem, transportem lub wyładunkiem materiałów niebezpiecznych	10 000
1.9.	Naruszenie obowiązku bezzwłocznego usunięcia skażenia, o którym mowa w pkt OPS 1.1205a pkt 1	10 000
1.10.	Naruszenie obowiązku wycofania samolotu skażonego substancjami radioaktywnymi, o którym mowa w pkt OPS 1.1205a pkt 1	10 000
1.11.	Naruszenie procedury dotyczącej usuwania skażeń w związku z transportem materiałów niebezpiecznych, o której mowa w pkt OPS 1.1205 b	10 000
1.12.	Przewożenie materiałów niebezpiecznych niezgodnie z obowiązującymi warunkami określonymi w pkt OPS 1.1210	10 000

Załącznik Nr 6

OBJAŚNIENIA TERMINÓW UŻYTYCH W ZAŁĄCZNIKU

Ilekcję w załączniku nr 6 jest mowa o:

- 1) certyfikacie AHAC (Airport Handling Agent Certificate) – należy przez to rozumieć certyfikat agenta obsługi naziemnej;
- 2) certyfikacie AMO (Approved Maintenance Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat jednostki obsługi technicznej i napraw;
- 3) certyfikacie AOC (Air Operation Certificate) – należy przez to rozumieć certyfikat przewoźnika lotniczego;
- 4) certyfikacie AWC (Aerial Works Certificate) – należy przez to rozumieć certyfikat usług lotniczych;
- 5) certyfikacie CAMO (Continuing Airworthiness Management Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat zarządzania ciągłą zdolnością do lotu;
- 6) certyfikacie CAPTO (Certified ATS Personnel Training Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego służb ruchu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego lub uprawnień wpisywanych do tych licencji oraz świadectw kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej i informatora lotniskowej służby informacji powietrznej lub uprawnień wpisywanych do tych świadectw;
- 7) certyfikacie CTO (Certified Training Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania licencji pilota wiatrakowcowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu, pilota pionowzlotu zawodowego, pilota pionowzlotu liniowego, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego, dyspozytora lotniczego lub uprawnień wpisywanych do tych licencji;
- 8) certyfikacie FSTD (Flight Simulation Training Device) – należy przez to rozumieć certyfikat dla urządzenia do szkolenia lotniczego, o którym mowa w europejskich wymaganiach bezpieczeństwa lotniczego JAR – FSTD, wprowadzonych do stosowania na mocy przepisów wydanych na podstawie art. 3 ust. 4 ustawy;
- 9) certyfikacie FTO (Flight Training Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania licencji pilota samolotowego,

- pilota samolotowego zawodowego, pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego, pilota śmigłowcowego zawodowego i pilota śmigłowcowego liniowego;
- 10) certyfikacie POA (Production Organization Approval) – należy przez to rozumieć certyfikat jednostki produkującej wyroby, części i akcesoria;
 - 11) certyfikacie MTO (Approved Maintenance Training and Examination Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową lub organizacyjną w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania licencji lub uprawnień wpisywanych do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej;
 - 12) certyfikacie TRTO (Type Rating Training Organization) – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania uprawnień wpisywanych do posiadanej licencji pilota samolotowego, pilota samolotowego zawodowego, pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego, pilota śmigłowcowego zawodowego i pilota śmigłowcowego liniowego;
 - 13) ICAO – należy przez to rozumieć Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
 - 14) Konwencji – należy przez to rozumieć Konwencję, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy;
 - 15) licencji Part-66 – należy przez to rozumieć licencję mechanika obsługi technicznej statku powietrznego, wydaną zgodnie z załącznikiem III Część 66 do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych takim instytucjom i personelowi zaangażowanemu w takie zadania;
 - 16) IFR (Instrument Flight Rules) – należy przez to rozumieć przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów;
 - 17) VFR (Visual Flight Rules) – należy przez to rozumieć przepisy dla lotów z widocznością;
 - 18) Part-21 – należy przez to rozumieć Część 21 załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących;
 - 19) Part-66 – należy przez to rozumieć Część 66 załącznika III do rozporządzenia nr 2042/2003/WE;
 - 20) Part-145 – należy przez to rozumieć Część 145 załącznika II do rozporządzenia nr 2042/2003/WE;

- 21) Part-147 – należy przez to rozumieć Część 147 załącznika IV do rozporządzenia nr 2042/2003/WE;
- 22) Part M/F – należy przez to rozumieć Część M podsekcję F załącznika I do rozporządzenia nr 2042/2003/WE;
- 23) Part M/G – należy przez to rozumieć Część M podsekcję G załącznika I do rozporządzenia nr 2042/2003/WE;
- 24) PL-6 – należy przez to rozumieć szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązków ich użytkowników zawarte w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy;
- 25) poświadczeniu ARC (Airworthiness Review Certificate) – należy przez to rozumieć poświadczenie przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego;
- 26) Prezesie Urzędu – należy przez to rozumieć Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 27) rozporządzeniu 216/2008/WE – należy przez to rozumieć rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE;
- 28) rozporządzeniu 3922/91/EWG – należy przez to rozumieć rozporządzenie Rady EWG nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego;
- 29) FFS (Full Flight Simulator) – należy przez to rozumieć kompletny symulator lotu stanowiący pełnowymiarową replikę kabiny samolotu, włącznie z zabudową pełnego wyposażenia oraz instalacją programów komputerowych niezbędnych do odwzorowania konkretnego typu, rodzaju, modelu lub serii samolotu w warunkach na ziemi i w locie, z systemem wizualizacji zapewniającym widok na zewnątrz kabiny pilotów oraz system odwzorowywania ruchu;
- 30) FTD (Flight Training Device) – należy przez to rozumieć urządzenie do szkolenia lotniczego stanowiące pełnowymiarową replikę przyrządów samolotów, jego wyposażenia, paneli i sterownic w otwartej lub zamkniętej kabinie załogi, zawierającą niezbędne wyposażenie i programy komputerowe reprezentujące odwzorowywany samolot w warunkach na ziemi i w locie bez systemu odwzorowywania ruchu lub systemu wizualizacji;
- 31) FNTP (Flight and Navigation Procedures Trainer) – należy przez to rozumieć urządzenie do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych, które przedstawia kabinę i otoczenie włącznie z zabudową pełnego wyposażenia oraz instalacją programów komputerowych niezbędnych do odwzorowania danej klasy samolotu w warunkach na ziemi i w locie w takim stopniu, że systemy te działają tak jak systemy samolotu;

- 32) BITD (Basic Instrument Training Device) – należy przez to rozumieć urządzenie do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów, które przedstawia stanowisko ucznia pilota w danej klasie samolotów przy wykorzystaniu tablicy przyrządów na bazie ekranu i sprężynowego urządzenia sterowania lotem, stanowiące platformę szkoleniową co najmniej w aspekcie proceduralnym lotu według wskazań przyrządów;
- 33) OTD (Other Training Devices) – należy przez to rozumieć inne urządzenia szkoleniowe wykorzystywane do celów szkoleniowych, jeśli środowisko kabiny załogi nie jest konieczne;
- 34) starcie w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO – Low Visibility Take-Off) – należy przez to rozumieć start samolotu na lotnisku lądowym, gdy zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) jest mniejszy niż 400 m, na którym zostały ustanowione i są egzekwowane procedury wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności;
- 35) lądowaniu w warunkach ograniczonej widzialności (LVO – Low Visibility Operation) – należy rozumieć operacje podejścia i lądowania samolotu, na lotnisku wyposażonym w drogę startową przyrządową, z podejściem precyzyjnym kategorii II lub III, na którym zostały ustanowione i są egzekwowane procedury wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności;
- 36) zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR – Runway Visual Range) – należy przez to rozumieć odległość do jakiej pilot samolotu, znajdującego się na osi drogi startowej, jest w stanie widzieć oznakowanie poziome drogi startowej lub światła krawędziowe lub światła osi drogi startowej;
- 37) kategorii I – należy przez to rozumieć drogę startową przyrządową, obsługiwaną przez przyrządowy system lądowania (Instrument Landing System – ILS) lub mikrofalowy system lądowania (Microwave Landing System – MLS) oraz pomoce wzrokowe, przeznaczoną do operacji z wysokością decyzji poniżej 60 m (200 ft), oraz gdy widzialność jest nie mniejsza niż 800 m, albo zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) jest nie mniejszy niż 550 m;
- 38) kategorii II – należy przez to rozumieć drogę startową przyrządową obsługiwaną przez przyrządowy system lądowania (Instrument Landing System – ILS) lub mikrofalowy system lądowania (Microwave Landing System – MLS) oraz pomoce wzrokowe, przeznaczoną do operacji z wysokością decyzji poniżej 60 m (200 ft), ale nie mniejszą niż 30 m (100 ft), oraz gdy zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) jest nie mniejszy niż 300 m;
- 39) kategorii III – należy przez to rozumieć drogę startową przyrządową obsługiwaną przez przyrządowy system lądowania (Instrument Landing System – ILS) lub mikrofalowy system lądowania (Microwave Landing System – MLS) do powierzchni drogi startowej i wzdłuż tej powierzchni:
 - a) A – przeznaczoną do operacji z wysokością decyzji poniżej 30 m (100 ft) lub gdy żadna wysokość decyzji nie ma zastosowania oraz przy zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej nie mniejszym niż 175 m,

- b) B – przeznaczoną do operacji z wysokością decyzji poniżej 15 m (50 ft) lub gdy żadna wysokość decyzji nie ma zastosowania, a zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej jest mniejszy niż 175 m lecz nie mniejszy niż 50 m,
- c) C – przeznaczoną do operacji lądowania bez ograniczeń wysokości decyzji oraz zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej.

OPLATY LOTNICZE

Tabela nr 1

Wykaz czynności urzędowych i wysokość stawki opłaty lotniczej za koncesje, zezwolenia, promesy, licencje, certyfikaty, świadectwa, zaświadczenia i inne dokumenty

Część I Koncesje i zezwolenia	
1.1. Koncesje	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. W zakresie koncesji na przewóz lotniczy:	
1) przyznanie uprawnień do wykonywania regularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) i liczby miejsc pasażerskich	6 000
2) przyznanie uprawnień do wykonywania regularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg lub liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20	4 000
3) przyznanie uprawnień do wykonywania nieregularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) i liczby miejsc pasażerskich	5 000
4) przyznanie uprawnień do wykonywania nieregularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg lub liczbę miejsc pasażerskich poniżej 20	2 000
5) zmiana koncesji	10% wynikającej w uprawnień stawki lub sumy stawek określonych w pkt 1-4

2. Wydanie promesy koncesji na przewóz lotniczy	50% stawki lub sumy stawek określonych w ust. 1 pkt 1-4, z uwzględnieniem zakresu uprawnień objętych promesą
<p>3. Związane z nadzorem nad koncesjonariuszami:</p> <p>1) wyrażenie zgody na prowadzenie operacji przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego leasingującego od innego przedsiębiorstwa statek powietrzny z załogą zarejestrowany w państwie nie będącym członkiem Konfederacji Szwajcarskiej, państwem członkowskim UE lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym</p> <p>2) zmiana decyzji w sprawie wyrażenia zgody na prowadzenie operacji przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego leasingującego od innego przedsiębiorstwa statek powietrzny z załogą zarejestrowany w państwie nie będącym członkiem Konfederacji Szwajcarskiej, państwem członkowskim UE lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w zakresie:</p> <p>a) okresu na jaki została wyrażona zgoda b) przyznanych decyzją uprawnień</p> <p>3) inne czynności związane ze zmianą decyzji w sprawie wyrażenia zgody na prowadzenie operacji przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego leasingującego od innego przedsiębiorstwa statek powietrzny z załogą zarejestrowany w państwie nie będącym członkiem Konfederacji Szwajcarskiej, państwem członkowskim UE lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym)</p>	<p>2 000</p> <p>1 000</p> <p>200</p>
1.2. Zezwolenia	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
<p>1. W zakresie zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego:</p> <p>1) przyznanie uprawnienia do zarządzania lotniskiem użytku publicznego</p> <p>2) czynności związane ze zmianą zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego</p>	<p>6 000</p> <p>600</p>
2. Promesa zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego	3 000

<p>3. W zakresie zezwolenia na obsługę naziemną na lotnisku użytku publicznego:</p> <p>1) przyznanie uprawnień do wykonywania usług obsługi naziemnej na danym lotnisku użytku publicznego:</p>	
<p>a) w kat 1 – ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników</p>	1 000
<p>b) w kat 2 - obsługa pasażerów</p>	1 000
<p>c) w kat 3 – obsługa bagażu</p>	600
<p>d) w kat 4 – obsługa ładunków (towarów i poczty)</p>	1 000
<p>e) w kat 5 – obsługa płytowa statków powietrznych</p>	1 000
<p>f) w kat 6 – obsługa kabinowa statków powietrznych</p>	1 000
<p>g) w kat 7 – obsługa w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne</p>	6 000
<p>h) w kat 8 – obsługa techniczno-administracyjna statków powietrznych</p>	1 000
<p>i) w kat 9 – obsługa operacyjna lotu i administracyjna załóg statków powietrznych</p>	1 000
<p>j) w kat 10 – transport naziemny</p>	1 000
<p>k) w kat 11 – obsługa w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych</p>	1 000
<p>2) przyznanie uprawnień do wykonywania własnej obsługi naziemnej na danym lotnisku użytku publicznego za każdą z kategorii określonych w ust. 3 pkt 1</p>	1 000
<p>3) czynności związane ze zmianą zezwolenia na obsługę naziemną na danym lotnisku użytku publicznego</p>	10% stawki lub sumy stawek określonych w pkt 1 i 2, z uwzględnieniem zakresu przyznanych uprawnień
<p>4. W zakresie zezwolenia na prawa sprzedaży:</p>	
<p>1) zezwolenie na prowadzenie przez obcego przewoźnika lotniczego sprzedaży przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,</p>	6 000
<p>2) czynności związane ze zmianą zezwolenia na prowadzenie przez obcego przewoźnika lotniczego sprzedaży przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej</p>	600
<p>5. Rozpatrzenie wniosku o wydanie upoważnienia na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach, polskiemu przewoźnikowi lotniczemu lub przewoźnikowi lotniczemu wspólnotowemu ustanowionemu, w rozumieniu Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej</p>	2 000
<p>6. Rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach przewoźnikowi ob-</p>	

<p>cemu z państwa członkowskiego Unii Europejskiej oraz państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przy połączeniach:</p> <p>1) regularnych (zezwolenie eksploatacyjne) 2 000</p> <p>2) nieregularnych (10 lub więcej lotów nieregularnych w jednym sezonie rozkładowym - zezwolenie ogólne) 2 000</p>	
<p>7. Rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach obcemu przewoźnikowi z państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, na wykonywanie przewozów do lub z Rzeczypospolitej Polskiej przy połączeniach:</p> <p>1) regularnych (zezwolenie eksploatacyjne) 20 000</p> <p>2) nieregularnych (10 lub więcej lotów nieregularnych w jednym sezonie rozkładowym- zezwolenie ogólne) 15 000</p>	
<p>8. Rozpatrzenie wniosku o wydanie przewoźnikowi obcemu, wskazanemu w ust. 6 i 7, zezwolenia pojedynczego na wykonywanie do 9 lotów nieregularnych 0</p>	
<p>9. Rozpatrzenie wniosku o zmianę lub dokonanie z urzędu zmiany w upoważnieniu lub zezwoleniu, wskazanych w ust. 5-10 0</p>	
<p>10. Wydanie zezwolenia pojedynczego, upoważniającego do wykonania dziesiątego i kolejnych lotów w danym sezonie rozkładowym dla przewoźnika określonego w ust. 7 15 000</p>	
Część II Licencje i świadectwa kwalifikacji	
2.1. Licencje i świadectwa kwalifikacji mechaników obsługi technicznej	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
<p>1. Wydanie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej po raz pierwszy lub jej przywrócenie 200</p>	
<p>2. Każde następne wydanie licencji, o której mowa w ust. 1, bez względu na zakres wpisanych kategorii lub podkategorii 100</p>	

3. Wpisanie nowego uprawnienia do licencji, o której mowa w ust. 1, za każde uprawnienie	100
4. Uznanie licencji, o której mowa w ust. 1, wydanej przez właściwy organ obcego państwa	1 000
5. Wydanie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 po raz pierwszy z wpisaną jedną kategorią lub podkategorią w zakresie:	
1) B1.1, B1.3, B2, C	300
2) B1.2, B1.4	200
3) pozostałych kategorii lub podkategorii	100
6. Przedłużenie ważności licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66, niezależnie od uprawnień wpisanych do licencji	200
7. Przywrócenie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 bez względu na zakres wpisanych kategorii lub podkategorii	200
8. Wpisanie do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 uprawnienia, typu statku powietrznego lub grupy statków powietrznych:	
1) za każde uprawnienie	100
2) za typ w każdej kategorii lub podkategorii	100
3) za każdą grupę	100
9. Wpisanie drugiej i każdej kolejnej kategorii lub podkategorii do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66, w zakresie:	
1) B1.1, B1.3, B2, C	100
2) B1.2, B1.4	100
3) innych kategorii lub podkategorii	50
10. Wydanie duplikatu licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 lub wprowadzenie w licencji zmian danych adresowych	40
11. Zniesienie ograniczenia obsługowego w licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66	100
12. Konwersja kwalifikacji krajowych do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66	100
13. Wydawanie świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych po raz pierwszy lub jego przywrócenie	100

14. Każde następne wydanie świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych	100
15. Wpisanie nowego uprawnienia do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych, za każde uzyskane uprawnienie, wznowienie ważności uprawnienia, przywrócenie ważności uprawnienia	100
16. Uznanie świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych wydanego przez właściwy organ obcego państwa	1 000
17. Wydanie duplikatu świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych lub wprowadzenie do niego zmian danych adresowych	40
2.2. Licencje i świadectwa kwalifikacji pozostałych członków personelu lotniczego	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Wydanie licencji po raz pierwszy lub jej przywrócenie dla:	
1) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota pionowzlotu, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, pilota sterowcowego	60
2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego	100
3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, pilota pionowzlotu liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego	200
2. Każde następne wydanie licencji:	
1) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota pionowzlotu, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, pilota sterowcowego	40
2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego	100

<p>3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, pilota pionowzlotu liniowego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego, dyspozytora lotniczego</p>	<p>150</p>
<p>3. Wpisane nowego uprawnienia do licencji, za każde uzyskane uprawnienie, wznowienie ważności uprawnienia, przywrócenie ważności uprawnienia :</p> <p>1) pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego</p> <p>2) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota pionowzlotu, pilota sterowcowego</p> <p>3) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego</p> <p>4) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, pilota pionowzlotu liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego</p>	<p>40</p> <p>40</p> <p>100</p> <p>200</p>
<p>4. Uznanie licencji, wydanej przez właściwy organ obcego państwa:</p> <p>1) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota pionowzlotu, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, pilota sterowcowego</p> <p>2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego</p> <p>3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, pilota pionowzlotu liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego</p>	<p>100</p> <p>1 000</p> <p>1 500</p>
<p>5. Wydanie duplikatu licencji, o której mowa w ust. 1, lub wprowadzenie do niej zmian danych adresowych</p>	<p>40</p>
<p>6. Wydanie świadectwa kwalifikacji po raz pierwszy, lub jego przywrócenie dla:</p> <p>1) pilota lotni, pilota paralotni, pilota motolotni, pilota statku powietrznego o maksymalnej ma-</p>	<p>40</p>

<p>sie startowej (MTOM) do 495 kg, skoczek spadochronowego, operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe</p> <p>2) informatora służby informacji powietrznej lub informatora lotniskowej służby informacji powietrznej</p>	40
<p>7. Każde następne wydanie świadectwa kwalifikacji dla:</p> <p>1) pilota lotni, pilota parolotni, pilota motolotni, pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg, skoczek spadochronowego, operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe</p> <p>2) informatora służby informacji powietrznej lub informatora lotniskowej służby informacji powietrznej</p>	40
<p>8. Wpisane nowego uprawnienia do świadectwa kwalifikacji, za każde uzyskane uprawnienie, wznowienie ważności uprawnienia, przywrócenie ważności uprawnienia</p>	40
<p>9. Uznanie świadectwa kwalifikacji wydanego przez właściwy organ obcego państwa</p>	100
<p>10. Wydanie duplikatu świadectwa kwalifikacji lub wprowadzenie do niego zmian danych adresowych</p>	40

Część III Certyfikaty, świadectwa, zaświadczenia i inne dokumenty

3.1. Certyfikacja podmiotów w zakresie szkolenia lotniczego

Rodzaj czynności rządowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
<p>1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu FTO lub CTO po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy w zakresie:</p>	<p>Oplata podstawowa 420 zwiększona o opłatę za poszczególne wskazane specjalności</p>
1) pilot samolotowy	140
2) pilot samolotowy zawodowy	280
3) pilot samolotowy liniowy	700
4) pilot śmigłowcowy	140
5) pilot śmigłowcowy zawodowy	280
6) pilot śmigłowcowy liniowy	700
7) pilot wiatrakowcowy	140
8) pilot wiatrakowcowy zawodowy	420
9) pilot sterowcowy zawodowy	280
10) pilot sterowcowy liniowy	700
11) pilot balonu wolnego	140

12) pilot szybowcowy	140
13) nawigator lotniczy	280
14) mechanik pokładowy	280
15) radiooperator pokładowy	280
16) pilota pionowzlotu	140
17) pilota ultralekkiego statku powietrznego	140
18) pilota śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 600 kg	140
19) pilota wiatrakowca ultralekkiego	140
20) pilota motolotni	140
21) instruktora	280
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu TRTO ośrodka szkolenia personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych wymienionego w ust. 1 w zakresie wymaganym dla uzyskania uprawnień wpisywanych do już posiadanej licencji po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy	75% stawki określonej w ust. 1
3. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu CTO lub CAPTO w zakresie wymaganym dla uzyskania licencji lotniczej lub wznowienie ważności certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy w zakresie:	Oplata podstawowa 280 zwiększona o opłatę za poszczególne specyfikacje
1) skoczek spadochronowy zawodowy	280
2) kontroler ruchu lotniczego	700
3) dyspozytor lotniczy	420
4) informator służby informacji powietrznej	420
5) informatora lotniskowej służby informacji powietrznej	420
6) praktykant-kontroler ruchu lotniczego	700
4. Przeprowadzenie procesu certyfikacji na rozszerzenie zakresu certyfikatu FTO, TRTO, CTO lub CAPTO i wydanie nowego certyfikatu w zakresie:	Oplata podstawowa 150 zwiększona o opłatę za poszczególne wskazane specjalności
1) pilot samolotowy	100
2) pilot samolotowy zawodowy	250
3) pilot samolotowy liniowy	500
4) pilot śmigłowcowy	100
5) pilot śmigłowcowy zawodowy	250
6) pilot śmigłowcowy liniowy	500
7) pilot wiatrakowcowy	100
8) pilot wiatrakowcowy zawodowy	400
9) pilot sterowcowy zawodowy	250
10) pilot sterowcowy liniowy	500
11) pilot balonu wolnego	100
12) pilot szybowcowy	100
13) nawigator lotniczy	150
14) mechanik pokładowy	150
15) radiooperator pokładowy	150
16) skoczek spadochronowy zawodowy	250
17) kontroler ruchu lotniczego	650
18) dyspozytor lotniczy	500
19) informator służby informacji powietrznej	400
20) praktykant-kontroler ruchu lotniczego	650
21) pilota pionowzlotu	100
22) pilota ultralekkiego statku powietrznego	100

23) pilota śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 600 kg	100
24) pilota wiatrakowca ultralekkiego	100
25) pilota motolotni	100
26) instruktor	200
27) informatora lotniskowej służby informacji powietrznej	400
5. Przeprowadzenie procesu uznania certyfikatu organizacji szkoleniowej lotniczego wydanego przez inne państwo na podstawie wymagań ICAO, w zakresie:	Oplata podstawowa 5000 zwiększona o opłatę za poszczególne specjalności
1) pilota paralotni, pilota lotni, uprawnienia na klasę samolotów jednosilnikowych, uprawnienia do wykonywania lotów nocnych VFR, uprawnienia na motoszybowiec, uprawnienia na klasę balonu, uprawnienia do wykonywania lotów z napędem, uprawnienia do wykonywania lotów na motoparalotni	100 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
2) specjalności pilota samolotowego, pilota sterowcowego, pilota pionowzlotu, pilota ultralekkiego statku powietrznego, pilota śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 600 kg, pilota wiatrakowca ultralekkiego, pilota motolotni, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego	200 za każdą wskazaną specjalność
3) uprawnienia do lotów z pasażerem, uprawnienia do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego na gaz, uprawnienia do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego na ogrzane powietrze	300 za każde wskazane uprawnienie
4) specjalności nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego, uprawnienia na klasę samolotów wielosilnikowych	400 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
5) specjalności instruktora	500 za każde wskazane uprawnienie
6) uprawnienia do lotów IFR, uprawnienia pilota doświadczalnego	700 za każde wskazane uprawnienie
7) specjalności pilota zawodowego, uprawnienia na typ samolotu z załogą jednoosobową (wpisywany do licencji), uprawnienia na typ śmigłowca jednosilnikowy z załogą jednoosobową	800 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
8) specjalności pilota liniowego, informatora służby informacji powietrznej, informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, dyspozytora lotniczego, uprawnienia na typ śmigłowca z załogą jednoosobową wielosilnikowy	1 500 za każdą specjalność lub uprawnienie
9) specjalności praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i kontrolera ruchu lotniczego	2 000
10) uprawnienia na typ samolotu z załogą wielo-	3 000

osobową, uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową	za każdą specjalność lub uprawnienie
6. Przeprowadzenie procesu certyfikacji urzędnika do szkolenia lotniczego i wydanie certyfikatu po raz pierwszy albo przywrócenie ważności certyfikatu dla:	
1) OTD	500
2) BITD	500
3) FNPT	500
4) FTD	800
5) FFS	800
7. Przeprowadzanie procesu certyfikacji na rozszerzenie zakresu certyfikatu FTD dla wszystkich uprawnień lub specjalności	2 000
8. Wydanie zatwierdzenia symulatora	500 Za każde zatwierdzenie
9. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia szkoleń, za każdą kategorię lub podkategorię:	
1) B1.1, B1.3, B2	700
2) B1.2, B1.4	600
3) inne kategorie lub podkategorie	500
10. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia szkoleń i egzaminowania, za każdy typ statku powietrznego w poszczególnych kategoriach lub podkategoriach:	
1) B1.1, B1.3, B2	350
2) B1.2, B1.4	300
3) inne kategorie lub podkategorie	250
11. Przeprowadzanie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia egzaminów, za każdy typ statku powietrznego w poszczególnych kategoriach lub podkategoriach:	
1) B1.2, B1.4	600
2) innych kategoriach	500

<p>12. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce oraz samolotów i śmigłowców, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia 216/2008/WE i wydanie certyfikatu na:</p> <p>1) statek powietrzny jako całość</p> <p>2) płatowiec</p> <p>3) silnik</p> <p>4) awionikę</p>	<p>opłata podstawowa 300 zwiększona o opłatę za każdą specjalność</p> <p>500</p> <p>250</p> <p>250</p> <p>250</p>
<p>13. Rozszerzenie zakresu certyfikatu MTO Part-147:</p> <p>1) za każdą kategorię</p> <p>2) za każdy typ statku powietrznego:</p> <p>a) szkolenie i egzaminowanie</p> <p>b) egzaminowanie</p>	<p>200</p> <p>400</p> <p>300</p>
<p>14. Rozszerzenie zakresu certyfikatu MTO</p>	<p>300</p>
<p>15. Wpisanie do rejestru podmiotów szkolących i wydanie zaświadczenia o wpisie</p>	<p>150</p>
<p>16. Rozszerzenie wpisu do rejestru podmiotów szkolących i wydanie zaświadczenia o wpisie</p>	<p>100</p>

3.2. Rejestracja statków powietrznych

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Rezerwacja znaków rozpoznawczych	30
2. Przedłużenie rezerwacji znaków rozpoznawczych	20
3. Przeprowadzenie postępowania o wpisanie statku powietrznego do rejestru cywilnych statków powietrznych lub ewidencji statków powietrznych i wydanie świadectwa rejestracji lub ewidencji:	
1) lotni, motolotni, paralotni, balonów, spadochronów	50
2) szybowców, motoszybowców, statków powietrznych kategorii specjalnej	70
3) samolotów i śmigłowców o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 1 000 kg	100
b) od 1 000 kg do 5 700 kg	300
c) od 5 700 kg do 20 000 kg	800

d) powyżej 20 000 kg	2 000
4. Wydanie duplikatu lub wymiana świadectwa rejestracji lub świadectwa ewidencji dokonana na wniosek jego posiadacza	30
5. Wydanie zaświadczenia o wykreśleniu statku powietrznego z rejestru lub ewidencji albo wydanie zaświadczenia o niewpisaniu statku powietrznego do rejestru lub ewidencji	50
6. Wydanie wyciągu z rejestru cywilnych statków powietrznych lub z ewidencji statków powietrznych	300
7. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zgody na wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych zgodnie z art. 35 ustawy	80
8. Zaakceptowanie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania osobie innej niż właściciel	100
9. Przydział kodu adresowego transpondera MODE-S	200
10. Dokonanie wpisu zastawu cywilnego lub rejestrowego w świadectwie rejestracji lub świadectwie ewidencji	100

3.3. Certyfikacja sprzętu lotniczego (Type Certificate)

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość stawki w zł
1	2
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie dokumentu zdatności równoważnego certyfikatu typu (nie obejmuje czynności za które pobierane są opłaty wnoszone na rzecz EASA) dla:	
1) samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 1 000 kg (w tym ultralekkie)	1 500
b) od 1 000 kg do 5 700 kg	3 200
c) od 5 700 kg do 20 000 kg	8 000
d) powyżej 20 000 kg	18 000
2) wiroplątów	jak dla samolotów
3) sterowców	4 000
4) motoszybowców	1 500
5) szybowców	1 000
6) balonów załogowych	1 000
7) statków powietrznych kategorii specjalnej	500-3 000

8) spadochronów	500
9) silników lotniczych o maksymalnej mocy startowej lub dopuszczalnym ciągu:	
a) do 75 kW	800
b) od 75 kW do 375 kW lub 10 000 N	1 200
c) od 375 kW do 750 kW lub od 10 000 N do 50 000 N	3 500
d) powyżej 750 kW lub 50 000 N	8 000
10) silników do motoszybowców, samolotów ultralekkich lub motolotni	300
11) śmigieł:	
a) o skoku stałym lub nastawnym na ziemi	600
b) o skoku zmiennym	2 000
12) motolotni	400
13) lotni	80
14) paralotni	60
15) wydanie uzupełniającego certyfikatu typu (STC) dla samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 1 000 kg (w tym ultralekkie)	300
b) od 1 000 kg do 5 700 kg	1 000
c) od 5 700 kg do 20 000 kg	2 000
d) powyżej 20 000 kg	5 000
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie orzeczenia typu dla następującego sprzętu lotniczego:	
1) urządzenia ratownicze dla konstrukcji ultralekkich, lotni, motolotni i paralotni	200-600
2) zaczepy do holowania szybowców i transparentów	100
3) uprząże do lotni i paralotni	60
3. Zmiany i uzupełnienia certyfikacji sprzętu lotniczego	50% stawki określonej w ust. 1 lub 2
4. Zatwierdzanie biuletynów zdatności lub dokumentacji technicznej statków powietrznych i wyposażenia istotnych dla bezpieczeństwa lotniczego:	
1) programów prób na ziemi oraz programów prób w locie dla:	
a) samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
- do 1 000 kg (w tym ultralekkie)	100
- od 1 000 kg do 5 700 kg	300
- od 5 700 kg do 20 000 kg	500

- powyżej 20 000 kg	1 000
b) pozostałych rodzajów statków powietrznych	100
2) instrukcji użytkowania w locie dla:	
a) samolotów i śmigłowców o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
- do 1 000 kg (w tym ultralekkie)	300
- od 1 000 kg do 5 700 kg	500
- od 5 700 kg do 20 000 kg	2 000
- powyżej 20 000 kg	8 000
b) motoszybowców i szybowców	200
c) sterowców i balonów załogowych	500
d) statków powietrznych kategorii specjalnej	50-800
e) spadochronów	50
f) motolotni, lotni i paralotni	50
3) instrukcji obsługi technicznej dla:	
a) samolotów i śmigłowców o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
- do 1 000 kg (w tym ultralekkie)	200
- od 1 000 kg do 5 700 kg	500
- od 5 700 kg do 20 000 kg	1 000
- powyżej 20 000 kg	3 000
b) pozostałych statków powietrznych i silników	100
4) główny wykaz wyposażenia minimalnego (MMEL) dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 5 700 kg	500
b) powyżej 5 700 kg	1 000
5. Zmiany w dokumentacji technicznej	50% stawki określonej w ust. 4
6. Szczególne przypadki certyfikacji:	
1) uznanie dokumentów zdatności wydanych przez władze lotnicze innych państw:	
a) dla samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
- do 1 000 kg (w tym ultralekkie)	200
- od 1 000 kg do 5 700 kg	500
- od 5 700 kg do 20 000 kg	1 000
- powyżej 20 000 kg	6 000
b) dla pozostałych rodzajów statków powietrznych	100
2) wydanie świadectw zgodności z normą hałasu, wibracji oraz zanieczyszczeniem ziemi, wody i powietrza dla:	
a) samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
- do 5 700 kg	500
- powyżej 5 700 kg	2 000

b) pozostałych rodzajów statków powietrznych	300
3) wydanie świadectwa zgodności normy hałasu, wibracji oraz zanieczyszczenia ziemi, wody i powietrza dla importowanych statków powietrznych	300
4) certyfikacja statków powietrznych bezpilotowych, wszystkich rodzajów	3 000
3.4. Zdarność do lotu statków powietrznych	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Przeprowadzenie procesu oceny zdarności do lotu statku powietrznego i wydanie świadectwa zdarności do lotu lub dokumentu równoważnego po raz pierwszy dla:	
1) samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 1 000 kg (w tym ultralekkie)	300
b) od 1 000 kg do 2 730 kg	900
c) od 2 730 kg do 20 000 kg	3 000
d) powyżej 20 000 kg	10 000
2) sterowców i bezpilotowych	400
3) szybowców	120
4) motoszybowców	250
5) balonów załogowych	250
6) spadochronów osobowych	120
7) spadochronów ratunkowych	200
2. Przedłużanie i odnawianie świadectw zdarności do lotu lub dokumentu równoważnego dla statków powietrznych, wykonanie przeglądu zdarności do lotu i wydanie poświadczenia ARC	75% opłaty określonej w ust. 1
3. Wydanie poświadczenia ARC w oparciu o rekomendację organizacji CAMO (wg Part-M/G z przywilejem M.A.711(b)) - obejmuje to kontrole Prezesa Urzędu, zatwierdzanie wszelkiego typu dokumentacji i ich zmian	10% opłaty określonej w ust. 1
4. Wystawienie eksportowego świadectwa zdarności do lotu statku powietrznego lub dokumentu równoważnego dla elementu wyposażenia:	
1) samoloty i wiropląty o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 2 730 kg	100
b) od 2 730 kg do 5 700 kg	300
c) od 5 700 kg do 20 000 kg	500
d) powyżej 20 000 kg	1 500

2) sterowce	200
3) motoszybowce	100
4) szybowce	50
5) balony załogowe	50
6) spadochrony osobowe	30
7) spadochrony ratunkowe	80
5. Wystawienie świadectw oględzin dla statków powietrznych będących w próbach:	
1) samoloty i wiroplaty o maksymalnej masie startowej (MTOM):	
a) do 1 000 kg (w tym ultralekkie)	200
b) od 1 000 kg do 5 700 kg	300
c) od 5 700 kg do 20 000 kg	700
d) powyżej 20 000 kg	2 000
2) szybowce i motoszybowce	50
3) motoszybowce	100
4) inne (w szczególności sterowce, balony)	200
6. Wydanie duplikatu dokumentów, o których mowa w ust. 1-5	50

3.5. Certyfikacja jednostek produkujących wyroby, części i akcesoria

Rodzaj czynności urzędowej	Zakres prac		
	A1 Samoloty duże A3 Śmigłowce duże B1 Silniki turbinowe	A2 Samoloty małe A4 Śmigłowce małe A5 Autożyra A6 Szybowce A7 Motoszybowce A8 Balony załogowe A9 Sterowce A11 Samoloty klasy VLA A12 Inne B2 Silniki tłokowe B3 APU D2 Wydawanie pozwolenia na lot	B4 Śmigła C1 Akcesoria C2 Części D1 Czynności obsługowe
	Wysokość stawki w zł		
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu POA po raz pierwszy lub wznowienie ważności zatwierdzenia nieważnego dłużej niż 12 miesięcy	2 000	1 000	500
2. Rozszerzenie zakresu zatwierdzenia: 1) Rozszerzenie zakresu prac	840	420	140

2) Rozszerzenie o inne typy wyrobów – w zatwierdzonym zakresie prac	jak za zatwierdzenie zmiany znaczącej (ust. 3)
3. Zatwierdzenie zmian znaczących w organizacji posiadającej zatwierdzenie	25% wartości opłaty jak za certyfikację (ust. 1)
4. Wydanie zgody na produkcję wyrobów, części lub akcesoriów bez przeprowadzenia procesu certyfikacji i wydania certyfikatu POA	50% wartości opłaty jak za certyfikację (ust. 1)

3.6. Certyfikacja jednostek obsługi technicznej sprzętu lotniczego i zarządzania ciągłą zdadnością do lotu

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość stawki w zł			
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AMO po raz pierwszy lub wznowienie certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy, dla jednostki:				
1) spełniającej wymagania PART-145 ¹⁾				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
	3 000	1 500	1 500	1 100
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	2 250	1 100	750	
c) w klasie podzespoły	450 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	450			
2) spełniającej wymagania PART M/F ¹⁾				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
		1 100	1 100	750
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	1 500	750	450	
c) w klasie podzespoły	300 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	300			
3) spełniającej wymagania PL-6 ¹⁾				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
		750	750	450
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	900	500	300	
c) w klasie podzespoły	200 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	200			
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji jednostki zarządzania ciągłą zdadnością do lotu i wydanie certyfikatu CAMO po raz pierwszy lub wznowienie certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy:				
1) spełniającej wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(a)	A1	A2	A3	A4
	3 000	1 500	1 500	500

2) spełniającej wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(b)	2 000	1 000	700	400
3) spełniającej wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(c)	1 500	700	500	250
4) spełniającej wymagania PL-6		600	400	200

- A1 - samoloty o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 5 700 kg
A2 - samoloty o maksymalnej masie startowej (MTOM) 5 700 kg i poniżej
A3 - śmigłowce
A4 - statki powietrzne inne niż kategoria A1, A2 i A3
B1 - silniki turbinowe
B2 - silniki tłokowe
B3 - silniki pomocnicze APU

3.7. Uznawanie certyfikatów wydanych przez nadzory obcych państw

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość stawki w zł		
	Wielkość jednostki organizacyjnej ²⁾		
	M	Ś	D
1. Uznanie certyfikatu AOC, certyfikatu AWC lub dokumentu równoważnego	500	1 500	4 500
2. Uznanie certyfikatu AMO lub dokumentu równoważnego	Opłata lotnicza jak w podczęści 3.6. ust. 1 pkt 3		
3. Uznanie certyfikatu CAMO lub dokumentu równoważnego	Opłata lotnicza jak w podczęści 3.6. ust. 2 pkt 4		
4. Uznanie certyfikatu symulatora lotu oraz urzędzeń treningowych	300	500	1 000

3.8. Certyfikacja i rejestracja lotnisk³⁾

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Przeprowadzenie postępowania o wydanie promesy zezwolenia na założenie lotniska użytku publicznego i wydanie promesy:	
1) o literze kodu A, B	5 000
2) o literze kodu C, D, E	25 000
2. Przeprowadzenie postępowania o wydanie promesy zezwolenia na założenie lotniska użytku wyłącznego i wydanie promesy:	

1) o literze kodu A, B	1 500
2) o literze kodu C, D, E	3 000
3. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na założenie lotniska użytku publicznego i wydanie zezwolenia:	
1) o literze kodu A, B	10 000
2) o literze kodu C, D, E	40 000
4. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na założenie lotniska użytku wyłącznego i wydanie zezwolenia:	
1) o literze kodu A, B	2 000
2) o literze kodu C, D, E	4 000
5. Przeprowadzenie postępowania o wpisanie lotniska użytku publicznego do rejestru lotnisk cywilnych i wydanie zaświadczenia o wpisie:	
1) o literze kodu A, B	7 000
2) o literze kodu C, D, E	30 000
6. Przeprowadzenie postępowania o wpisanie lotniska użytku wyłącznego do rejestru lotnisk cywilnych i wydanie zaświadczenia o wpisie:	
1) o literze kodu A, B	2 500
2) o literze kodu C, D, E	5 000
7. Wydanie zaświadczenia o wpisie lotniska do rejestru lotnisk cywilnych	100
8. Przeprowadzenie postępowania o dokonanie zmiany w rejestrze lotnisk cywilnych	300
9. Wydanie zmienionego zaświadczenia o wpisie lotniska do rejestru lotnisk cywilnych	100
10. Zatwierdzenie instrukcji operacyjnej nowozałożanego lotniska użytku publicznego:	
1) o literze kodu A	8 000
2) o literze kodu B	16 000
3) o literze kodu C	24 000
4) o literze kodu D	32 000
5) o literze kodu E	40 000
11. Zatwierdzenie instrukcji operacyjnej nowoza-	

<p>kładanego lotniska użytku wyłącznego:</p> <p>1) o literze kodu A</p> <p>2) o literze kodu B</p> <p>3) o literze kodu C</p> <p>4) o literze kodu D</p> <p>5) o literze kodu E</p>	<p>500</p> <p>1 600</p> <p>2 700</p> <p>3 800</p> <p>5 000</p>
<p>12. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojedynczej zmiany eksploatacyjnej i technicznej cech lotniska użytku publicznego:</p> <p>1) o literze kodu A, B</p> <p>2) o literze kodu C, D, E</p>	<p>1 300</p> <p>2 600</p>
<p>13. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojedynczej zmiany eksploatacyjnej i technicznej cech lotniska użytku wyłącznego o literze kodu A, B, C, D, E</p>	<p>200</p>
<p>14. Przeprowadzenie postępowania o wpisanie lądowiska do ewidencji lądowisk i wydanie zaświadczenia</p>	<p>1 000</p>
<p>15. Wydanie zaświadczenia o wpisie lądowiska do ewidencji lądowisk</p>	<p>100</p>
<p>16. Wydanie duplikatu zaświadczenia o wpisie lądowiska do ewidencji lądowisk lub o wpisie lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych</p>	<p>300</p>
<p>17. Wydanie zgody na odstępstwo od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających</p>	<p>2 500</p>
<p>18. Przeprowadzenie procesu certyfikacji lotniska:</p> <p>1) o literze kodu A</p> <p>2) o literze kodu B</p> <p>3) o literze kodu C</p> <p>4) o literze kodu D</p> <p>5) o literze kodu E</p>	<p>10 000</p> <p>20 000</p> <p>30 000</p> <p>40 000</p> <p>50 000</p>
<p>19. Przeprowadzenie procesu certyfikacji rozszerzającego zakres uprawnień wynikających z procesu certyfikacji, o wykonywanie operacji:</p> <p>1) lądowania w warunkach ograniczonej widzialności (LVO) dla:</p>	

a) kategorii II (CAT II)	20 000
b) kategorii III A (CAT III A)	30 000
c) kategorii III B (CAT III B)	40 000
d) kategorii III C (CAT III C)	55 000
2) startów przy ograniczonej widzialności (LVTO)	20 000
20. Przeprowadzenie procesu certyfikacji lotniska przedłużającego ważność certyfikatu lotniska	50% stawki określonej w ust. 18
21. Przeprowadzenie procesu certyfikacji, o którym mowa w ust. 23, przedłużającego ważność uprawnień	50% stawki określonej w ust. 19
22. Przeprowadzenie procesu certyfikacji wznawiającego ważność certyfikatu, który był nieważny dłużej niż 12 miesięcy	50% stawki określonej w ust. 18
23. Przeprowadzenie procesu certyfikacji którym mowa w ust. 19, wznawiającego ważność uprawnień, które były nieważne dłużej niż 12 miesięcy	50% stawki określonej w ust. 19
24. Przeprowadzenie procesu certyfikacji wznawiającego ważność certyfikatu, który był cofnięty, zawieszony lub nieważny dłużej niż 6 miesięcy, ale nie dłużej niż 12 miesięcy	25% stawki określonej w ust. 18
25. Przeprowadzenie procesu certyfikacji, o którym mowa w ust. 19, wznawiającego ważność uprawnień, które były cofnięte, zawieszane lub nieważne dłużej niż 6 miesięcy, ale nie dłużej niż 12 miesięcy	25% stawki określonej w ust. 19

3.9. Certyfikacja zarobkowego transportu lotniczego

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł Wielkość jednostki organizacyjnej ²⁾		
	M	Ś	D
1	2		
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AOC po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu AOC nieważnego dłużej niż 12 miesięcy:	opłata podstawowa		
	500	1 000	2 000
	zwiększona o opłatę za		
1) przewóz pasażerów i ich bagażu (A-1)	200	500	1 000
2) przewóz towarów i poczty (A-2)	100	300	800
3) przewóz sanitarny i medyczny (A-3)	100	300	500

2. Przeprowadzenie procesu wznowienia ważności certyfikatu AOC, który był cofnięty, zawieszony lub nieważny dłużej niż 6 miesięcy, ale nie dłużej niż 12 miesięcy	75% opłaty wyliczonej zgodnie z ust. 1
3. Przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia specjalnego wpisywanego do certyfikatu AOC i wpisanie do certyfikatu zezwolenia:	
1) na operacje w każdych warunkach meteorologicznych (AWO – All Weather Operations) – od E1 do E5:	
a) kategorii II (CAT II) – E1	2 000
b) kategorii IIIA (CAT III A) – E2	2 000
c) kategorii IIIB (CAT III B) – E3	2 000
d) kategorii IIIC (CAT III C) – E4	4 000
e) wykonywanie startów przy ograniczonej widzialności (LVTO) – E5	1 000
2) na operacje w przestrzeniach powietrznych o minimalnych wymaganiach dotyczących charakterystyki nawigacyjnej (MNPS – Minimum Navigation Performance Specification) – E6	2 000
3) na operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (ETOPS – Exetended Range Operation with Two-Engine Aeroplanes) – E7	4 000
4) na operacje w przestrzeniach, w których wymagana jest zdolność o prowadzenia nawigacji obszarowej (RNAV – Area Navigation) – E8	2 000
5) na operacje w przestrzeniach powietrznych, gdzie stosowana jest zredukowana separacja pionowa (RVSM) – E9	3 000
6) oznaczenie klasy dokładności prowadzonej nawigacji (RNP) – E10	2 000
7) na przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych (DGR) – E11	4 000
8) na śmigłowcowe operacje przybrzeżne – E12	1 500
9) operacje transportu pilotów morskich – E13	1 500
3.10. Certyfikacja usług lotniczych	
Rodzaj czynności urzędowej 1	Wysokość opłaty lotniczej w zł 2
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AWC po raz pierwszy lub w okresie powyżej 12 miesięcy od daty ustania ważności certyfikatu albo od daty jego zawieszenia	1 500
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AWC przed upływem 12 miesięcy od wygaśnięcia ważności certyfikatu albo od daty jego zwieszenia	1 100

3. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu dla operacji wykonywanych przy użyciu balonów lub sterowców po raz pierwszy lub po upływie 12 miesięcy od daty wygaśnięcia ważności certyfikatu lub jego zawieszenia	750
4. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu dla operacji wykonywanych przy użyciu balonów lub sterowców w okresie przed upływem 12 miesięcy od daty wygaśnięcia ważności certyfikatu albo od daty jego zwieszenia	600

3.11. Certyfikacja obsługi naziemnej w portach lotniczych

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł		
	Wielkość jednostki organizacyjnej ²⁾		
	M	Ś	D
1	2	3	4
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AHAC po raz pierwszy lub po upływie 12 miesięcy od daty wygaśnięcia certyfikatu lub jego zawieszenia:	opłata podstawowa		
	700	1 400	2 100
	zwiększona o opłaty za zgłoszone kategorie:		
1) ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkownika	280	420	700
2) obsługę pasażerów	280	420	700
3) obsługę bagażu	140	280	420
4) obsługę ładunków (towarów i poczty)	280	420	700
5) obsługę płytową statków powietrznych	280	700	1 000
6) obsługę kabinową statków powietrznych	280	420	700
7) obsługę w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne	280	700	1 000
8) obsługę techniczno-administracyjną statków powietrznych	140	420	700
9) obsługę operacyjną lotu i administracyjną załóg statków powietrznych	140	280	420
10) transport naziemny pomiędzy statkami powietrznymi i dworcem lotniczym	140	420	700
11) obsługę w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych (catering)	280	700	1 000

2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji AHAC w zakresie materiałów niebezpiecznych po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy (z prawem spedycji drogą lotniczą)	1 000	1 500	2 000
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------	-------	-------

3.12. Certyfikacja służb żeglugi powietrznej

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1.Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, odpowiednio do służb i organów:	
1) ACC	20 000
2) APP	10 000
3) TWR	10 000
4) FIS	10 000
5) AFIS	2 000
6) Łączności /organ	1 000
7) Radionawigacji / organ	2 000
8) Dozorowania / organ	4 000
9) Przetwarzanie danych ATM/ organ	10 000
10) AIS	10 000
11) Meteorologicznej / organ	10 000
2. Przeprowadzenie procesu z wniosku o przedłużeniu ważności certyfikatu	do 50% opłaty określonej w ust. 1, nie więcej niż 5 000

3.13. Inne certyfikaty, zaświadczenia, zatwierdzenia oraz dokumenty

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł		
1	2		
1. Rozszerzenie floty i związana z tym zmiana w certyfikacie lub specyfikacji AOC, AWC	W zależności od maksymalnej masy startowej (MTOM) statku powietrznego		
	do 10t włącznie	więcej niż 10t	
	200	500	
2. Zmiana w certyfikacie lub specyfikacji AOC, AWC nie związana ze zmianą floty	Wielkość jednostki organizacyjnej ²⁾		
	M	Ś	D
	100	200	400
3. Rozpatrzeniem wniosku o wydanie zgody na lot cywilnego statku powietrznego z materiałami niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do przewozu na pokładzie statku powietrznego (w tym lotu tranzytowego) obejmującego wydanie odstępstwa	10 000		

4. Akceptacja pilota do przeprowadzania kontroli typu line-check	100
5. Wydanie decyzji w sprawie zwolnień oraz odstępstw od przepisów art. 8 ust 2 i 3 rozporządzenia 3922/91/EWG	10 000
6. Zatwierdzenie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania w oparciu o art. 83 bis Konwencji i przekazanie nadzoru od lub do organu nadzoru innego państwa	2 000
7. Zezwolenie na zawarcie umowy leasingu (dry-lease, wet-lease) statku powietrznego	1 000
8. Wydanie zgody na wykonywanie lotów w strefach, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1	800
9. Wydanie certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa	150
10. Wydanie identyfikatora członka załogi (Crew Member Certificate – CMC)	50
11. Wydanie certyfikatu centrum medycyny lotniczej	1 000
12. Wydanie certyfikatu dla lekarza orzecznika	200
13. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony lotniska użytku publicznego	2 000
14. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony lotniska użytku niepublicznego	500
15. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz regularny	1 000
16. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz nieregularny	500
17. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony podmiotu świadczącego obsługę naziemną	250
18. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony służby żeglugi powietrznej lub organu zapewniającego osłonę meteorologiczną	450
19. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony podmiotu wykonującego inną działalność gospodarczą	300
20. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony lotniska	600

lub aktualizacji programu ochrony lotniska użytku publicznego	
21. Zatwierdzenie programu ochrony podmiotu zapewniającego osłonę meteorologiczną lotnictwa cywilnego	500
22. Zatwierdzenie programu ochrony zarejestrowanego agenta	450
23. Zatwierdzenie programu ochrony zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego	450
24. Wyznaczenie znanego nadawcy ładunków i poczty	250
25. Kontrola w siedzibie zarejestrowanego agenta/zarejestrowanego dostawcy lub znanego nadawcy (w zakresie ładunków i poczty)	250
26. Ponowne wyznaczenie znanego nadawcy w zakresie ładunków i poczty po upływie 5 lat od wyznaczenia, o którym mowa w ust. 24	120
27. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony innego lotniska	150
28. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony przewoźnika wykonującego loty regularne	300
29. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony przewoźnika wykonującego loty nieregularne	150
30. Zatwierdzenie zmiany lub aktualizacji programu ochrony innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą	50
31. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu szkolenia z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego	200
32. Wydanie opinii o możliwości lokalizacji inwestycji ze względu na dopuszczalną wysokość zabudowy, o ile przepisy prawa nie nakładają obowiązku na organy publiczne uzgodnienia lokalizacji z Prezesem Urzędu	1 000
33. Wydanie zezwolenia na przeprowadzenie pokazu lotniczego	Oplata podstawowa 150 zwiększona o 50 za każdy dzień wykonywania pokazów dla każdego statku powietrznego używanego w pokazach
34. Przeprowadzenie procesu wpisu lub zmiany do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych i wydanie zaświadczenia o wpisie lub zmianie dla każdego z poniższych urządzeń:	
1) urządzenia łączności (w urządzeniach połączonych opłaty sumują się):	

a)	naziemne radiostacje lotnicze	800
b)	system łączności głosowej VCS	800
c)	system transmisji danych G/G	800
2)	urządzenie radionawigacyjne (w urządzeniach połączonych opłaty sumują się):	
a)	ILS, MLS	3 000
b)	VOR/DVOR	2 000
c)	NDB	1 000
d)	DME	500
e)	D/GPS (GBAS)	2 000
3)	urządzenia dozoru (w urządzeniach połączonych opłaty sumują się)	
a)	radar pierwotny dozoru (PSR)	1 500
b)	radar wtórny dozoru (MSSR)	1 500
c)	radar kontroli płyty lotniska	1 000
d)	system multilateracyjny WAM	1 500
e)	system multilateracyjny LAM	1 500
4)	system przetwarzania i zobrazowania danych	5 000
5)	wzrokowe pomoce nawigacyjne (systemy świetlne)	800–1 000
6)	automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych	
a)	AWOS dla I kat. precyzyjnego podejścia	1 000
b)	AWOS dla II kat. precyzyjnego podejścia	1 000
c)	AWOS dla III kat. precyzyjnego podejścia	1 000
d)	AWOS dla potrzeb AFIS	500
35.	Wydanie zaświadczenia o zmianie wpisu w rejestrze lotniczych urządzeń naziemnych każde z urządzeń lub systemów wymienionych w ust. 34.	200
36.	Wydanie duplikatu zaświadczenia o wpisu w rejestrze lotniczych urządzeń naziemnych każde zaświadczenie	100
37.	Wydanie zaświadczenia o wpisie do rejestru radiobikonów za każdy radiobikon	50

Tabela nr 2

Wykaz egzaminów na licencje i świadectwa kwalifikacji oraz wysokość stawek opłaty lotniczej związanej z egzaminami

Część I Egzaminy

1.1. Egzaminy teoretyczne oraz teoretyczno-praktyczne na licencje i świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na uprawnienia w zakresie znajomości lotniczego języka angielskiego oraz egzaminu na przedłużenie ważności te-	300

go uprawnienia zgodnie z wymaganiami Załącznika 1 do Konwencji	
<p>2. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na licencję:</p> <p>1) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, radiooperatora pokładowego, mechanika lotniczego obsługi technicznej</p> <p>2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego</p> <p>3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego</p>	<p>300</p> <p>400</p> <p>1 000</p>
<p>3. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego lub egzaminu teoretyczno-praktycznego kandydata na mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66:</p> <p>1) za egzamin z każdego modułu Part-66: od M1 do M17</p> <p>2) za każdy egzamin powtórkowy z niezaliczonego modułu Part-66</p> <p>3) za egzamin teoretyczno-praktyczny na typ statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) nieprzekraczającej 5 700kg</p>	<p>200</p> <p>300</p> <p>300</p>
<p>4. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do licencji:</p> <p>1) zawodowej, liniowej</p> <p>2) do pozostałych licencji</p>	<p>200</p> <p>150</p>
<p>5. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na świadectwo kwalifikacji</p>	<p>50</p>
<p>6. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do świadectwa kwalifikacji</p>	<p>150</p>
<p>7. Przeprowadzenie cząstkowego egzaminu teoretycznego na uznanie licencji albo egzaminu wskazanego w decyzji</p>	<p>100</p>

o zawieszeniu lub ograniczeniu licencji albo świadectwa kwalifikacji	
8. Przeprowadzenie komisyjnego egzaminu teoretycznego, za każdy przedmiot	300
1.2. Egzamin praktyczny na licencje i świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na licencje:	
1) pilota samolotowego	800
2) pilota śmigłowcowego	800
3) pilota wiatrakowcowego	800
4) pilota samolotowego zawodowego	2 000
5) pilota śmigłowcowego zawodowego	2 000
6) pilota wiatrakowcowego zawodowego	1 000
7) pilota sterowcowego zawodowego	1 000
8) pilota samolotowego liniowego	3 000
9) pilota śmigłowcowego liniowego	3 000
10) pilota sterowcowego liniowego	2 000
11) pilota balonu wolnego	500
12) pilota szybowcowego	100
13) nawigatora lotniczego	1 500
14) mechanika pokładowego	1 000
15) radiooperatora pokładowego	500
16) kontrolera ruchu lotniczego	2 500
17) dyspozytora lotniczego	1 000
18) informatora służby informacji powietrznej	500
19) mechanika lotniczego obsługi technicznej	1 000
20) praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego	2 000
2. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wyko-	300

nywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do licencji	
<p>3. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na świadectwo kwalifikacji dla:</p> <p>1) pilota lotni 60</p> <p>2) pilota paralotni 40</p> <p>3) pilota motolotni i motoparalotni 60</p> <p>4) pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg 60</p> <p>5) pilota – operatora modelu latającego 20</p> <p>6) skoczka spadochronowego 40</p> <p>7) operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe 100</p> <p>8) pilota wiatrakowca ultralekkiego 60</p> <p>9) mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego 100</p> <p>10) informatora służby informacji powietrznej 100</p> <p>11) informatora lotniskowej służby informacji powietrznej 60</p>	
<p>4. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do świadectwa kwalifikacji</p>	100
<p>5. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego na przedłużenie ważności uprawnienia wpisanego do licencji, za każde przedłużane uprawnienie:</p> <p>1) pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego 100</p> <p>2) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego 100</p> <p>3) pilota samolotowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, mechanika lotniczego obsługi technicznej, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego 100</p> <p>4) na typ samolotu z załogą wieloosobową, na typ śmigłowca z załogą wieloosobową 100</p> <p>5) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego</p>	

liniowego	100
6. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego na przedłużenie ważności uprawnienia wpisanego do świadectwa kwalifikacji, za każde przedłużane uprawnienie	50
Część II	
Zaświadczenia oraz poświadczenie zgodności dokumentu z oryginałem	
2.1. Zaświadczenia i poświadczenia	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Wydanie zaświadczenia o zdanym egzaminie na licencję	30
2. Wydanie zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo kandydata w egzaminach	15

Tabela nr 3

Wykaz czynności urzędowych i wysokość stawek opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad lotnictwem cywilnym

Część I		
Nadzór nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej		
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł	
1	2	
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad instytucją posiadającą certyfikat w zakresie poniższych obszarów:		
1)	służby kontroli obszaru (ACC – Area Control Service)	20 000
2)	służby kontroli zbliżania (APP – Approach Control Service)	10 000
3)	służby kontroli lotniska (TWR – Aerodrome Control Service)	10 000
4)	służby informacji powietrznej (FIS – Flight Information Service)	10 000
5)	służby lotniskowej informacji powietrznej (AFIS – Aerodrome Flight Information Service)	2 000
6)	służby łączności (COM – Communication Service)	1 000
7)	służby nawigacji (NAV – Navigation Service)	2 000
8)	służby dozoru (SUR – Surveillance Service)	4 000
9)	służby przetwarzania i zobrazowania danych (DP – Data Processing)	10 000
10)	służby informacji lotniczej (AIS – Aeronautical Information Service)	10 000
2.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad instytucją posiadającą certyfikat w zakresie służby meteorologicznej/organ służby	5 000

Część II

Nadzór nad eksploatacją lotnisk

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
-----------------------------------	---------------------------------------

1	2
Sprawowanie bieżącego nadzoru nad bezpieczną eksploatacją posiadacza certyfikatu lotniska:	
1) o literze kodu A	5 000
2) o literze kodu B	15 000
3) o literze kodu C	30 000
4) o literze kodu D	40 000
5) o literze kodu E	55 000
Część III	
Nadzór nad rynkiem przewozów lotniczych oraz inną działalnością gospodarczą w lotnictwie cywilnym, w tym nad posiadaczami certyfikatu AOC, AWC i AHAC	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AOC i wpisanymi do niego zezwoleniami specjalnymi:	Opłata podstawowa w wysokości 100% opłaty określonej w tabeli nr 1 część III podczęść 3.9. ust. 1 zwiększona o opłatę za każde zezwolenie wpisane do certyfikatu
1) na operacje w każdych warunkach meteorologicznych AWO - od E1 do E5	1 000
2) na operacje w przestrzeniach MNPS – E6	800
3) na operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi – ETOPS - E7	3 000
4) na operacje nawigacji obszarowej – RNAV - E8	500
5) na operacje w przestrzeniach RVSM - E9	600
6) na przewóz materiałów niebezpiecznych - DGR – E11	800
7) na śmigłowcowe operacje przybrzeżne – E12	1 000
8) na operacje transportu pilotów morskich – E13	1 000
2. Przeprowadzenie procesu uznania certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez państwa obce z wyłączeniem państw członkowskich Unii Europejskiej, Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz Konfederacji Szwajcarskiej	4 000
3. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AWC	Opłata podstawowa 200 zwiększona o 200 za każdy statek powietrzny o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg włącznie wpisany do certyfikatu zwiększona o 500 za każdy statek powietrzny o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 495 kg

	wpisany do certyfikatu
4. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AWC dla usług wykonywanych przy użyciu balonów lub sterowców	Oплата podstawowa 100 zwiększona o 100 za każdy balon lub sterowiec wpisany do certyfikatu
5. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AHAC w zakresie:	
1) obsługi ładunków (towarów poczty) – kat. 4 (ogólne usługi administracyjno – gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników) w portach lotniczych, w których ruch roboczy wynosi:	
a) do 1 000 000 pasażerów lub do 25 000 ton ładunku	30
b) od 1 000 000 do 2 000 000 pasażerów lub od 25 000 do 50 000 ton ładunku	40
c) od 2 000 000 do 5 000 000 pasażerów lub od 50 000 do 125 000 ton ładunku	60
d) od 5 000 000 do 10 000 000 pasażerów lub od 125 000 do 250 000 ton ładunku	120
e) powyżej 10 000 000 pasażerów lub powyżej 250 000 ton ładunku	230
2) obsługi dotyczącej zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne – kat. 7 (obsługa w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne) w portach lotniczych, w których ruch roboczy wynosi:	
a) do 1 000 000 pasażerów lub do 25 000 ton ładunku	60
b) od 1 000 000 do 2 000 000 pasażerów lub od 25 000 do 50 000 ton ładunku	120
c) od 2 000 000 do 5 000 000 pasażerów lub od 50 000 do 125 000 ton ładunku	230
d) od 5 000 000 do 10 000 000 pasażerów lub od 125 000 do 250 000 ton ładunku	580
e) powyżej 10 000 000 pasażerów lub powyżej 250 000 ton ładunku	700
Część IV	
Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu FTO, TRTO, CTO, CAPTO oraz MTO	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu FTO, TRTO, CTO lub CAPTO:	
1) FTO	
2) TRTO	700
3) CTO, CAPTO	500
	400
2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu MTO Part-147 szkolącego na kategorię lub podkategorię	1 000

3. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad organizacjami szkoleniowymi mechaników lotniczych obsługi technicznej innych niż organizacje MTO Part-147	500			
Część V				
Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu AMO, POA, CAMO				
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł			
1	2			
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu AMO:				
1) spełniającymi wymagania PART-145 ¹⁾				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
	1 500	750	750	550
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	1 125	550	375	
c) w klasie podzespoły	225 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	225			
2) spełniającymi wymagania PART M/F ¹⁾				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
		550	550	375
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	750	375	225	
c) w klasie podzespoły	150 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	150			
3) spełniającymi wymagania PL-6 ¹⁾				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
		375	375	225
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	450	250	150	
c) w klasie podzespoły	110			
d) w klasie badania nieniszczące	110			
2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu CAMO:				
1) spełniającymi wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(a)	A1	A2	A3	A4
	1 500	750	750	250
2) spełniającymi wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(b)	1 000	500	350	200
3) spełniającymi wymagania PART M/ G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(c)	750	350	250	125
4) spełniającymi wymagania PL-6		300	200	100
3. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu POA	50% wartości opłaty jak za certyfikację (tabela nr 1 część III podczęść 3.5.)			
4. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu dotyczącego projektowania, produkcji i obsługi	250			
5. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad budową w pojedynczym egzemplarzu: lotni, parolotni, spadochronu, motolotni lub ultralekkiego statku powietrznego	250			
6. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem	150			

certyfikatu dotyczącego obsługi sprzętu spadochronowego, motolotni lub ultralekkich statków powietrznych	
Część VI	
Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działalnością centrów medycyny lotniczej i lekarzy orzeczników	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działalnością centrum medycyny lotniczej	1 000
2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działalnością lekarza orzecznika	200

Przypisy:

- 1) W przypadku zatwierdzenia w wielu klasach końcowa opłata jest sumą opłat w poszczególnych klasach.
- 2) Wielkość jednostki organizacyjnej, gdzie:
 - a) M – oznacza jednostkę organizacyjną zatrudniającą do 10 osób, w wymiarze min. 35 godzin tygodniowo, dla każdego zatrudnionego,
 - b) Ś – oznacza jednostkę organizacyjną zatrudniającą od 10 do 100 osób, w wymiarze min. 35 godzin tygodniowo, dla każdego zatrudnionego,
 - c) D – oznacza jednostkę organizacyjną zatrudniającą powyżej 100 osób, w wymiarze min. 35 godzin tygodniowo, dla każdego zatrudnionego.
- 3) Wyjaśnienia do kodu referencyjnego lotniska, zwanych „kodem” w tabeli nr 1 część III podczęść 3.8. znajdują się w Tomie 1 Załącznika 14 do Konwencji.”.