

PRAWO LOTNICZE

Komentarz

redakcja naukowa Marek Żylicz

M. Adam Berezowski, Wanda Dzieńkiewicz, Ewa Jasiuk
Agata Kaczyńska, Piotr Kasprzyk, Anna Konert
Agnieszka Kunert-Diallo, Krystyna Marut
Katarzyna Myszone-Kostrzewa, Jan Walulik, Marek Żylicz

słowo wstępne Zdzisław Galicki

KOMENTARZE

PRAWO LOTNICZE

Komentarz

redakcja naukowa Marek Żylicz

M. Adam Berezowski, Wanda Dzieńkiewicz, Ewa Jasiuk
Agata Kaczyńska, Piotr Kasprzyk, Anna Konert
Agnieszka Kunert-Diallo, Krystyna Marut
Katarzyna Myszona-Kostrzewa, Jan Walulik, Marek Żylicz

słowo wstępne Zdzisław Galicki

KOMENTARZE

Zamów książkę w księgarni internetowej

profinfo.pl
księgarnia internetowa

Stan prawny na 1 stycznia 2016 r.

Wydawca
Magdalena Stojek-Siwińska

Redaktor prowadzący
Joanna Cybulska

Opracowanie redakcyjne
JustLuk

Łamanie
JustLuk

Autorzy:

Zdzisław Galicki – Słowo wstępne

Marek Żylicz – Wprowadzenie

Poszczególne artykuły skomentowali:

M. Adam Berezowski – art. 16, 19, 45–53c

Wanda Dzienkiewicz – art. 118a–133

Ewa Jasiuk – art. 20–26n, 164–172

Agata Kaczyńska – art. 17–18, 134 ust. 1c, 1d, 2–6, art. 135 ust. 1–5, art. 135a ust. 1–3 i 5, art. 135b–139, 140a–140d

Piotr Kasprzyk – art. 27–30, 94–102, 105–112, 157–163a,

Anna Konert – 205a–209

Agnieszka Kunert-Diallo – art. 31–44, 93–93a, 113–118, 141–156, 186–205, 224, 225a, 228

Krystyna Marut – art. 54–92, 103–104

Katarzyna Myszone-Kostrzewa – art. 1–15

Jan Walulik – art. 134 ust. 1–1b, 1e, 1f, art. 135 ust. 6, art. 135a ust. 4, art. 140, 140e, 173–185, 209a–212, 223, 225, 226, 227

Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przystępujących im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

prawolubni

SZANUJMY PRAWO I WŁASNOŚĆ
Więcej na www.legalnakultura.pl
POLSKA IZBA KSIĄŻKI

© Copyright by Wolters Kluwer SA, 2016

ISBN: 978-83-264-9701-8

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33
tel. 22 535 82 19

e-mail: ksiazki@wolterskluger.pl

www.wolterskluger.pl

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

Spis treści

Wykaz skrótów	7
Słowo wstępne	25
Wprowadzenie	31
Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 z późn. zm.)	37
Dział I. Przepisy ogólne	39
Rozdział 1. Zakres regulacji i definicje	39
Rozdział 2. Umowy i przepisy międzynarodowe	55
Rozdział 3. Zwierzchnictwo w przestrzeni powietrznej i właściwość prawa ...	67
Dział II. Administracja lotnictwa cywilnego	80
Rozdział 1. Minister właściwy do spraw transportu	82
Rozdział 2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	117
Rozdział 2a. Opłata lotnicza i wpłata lotnicza	135
Rozdział 3. Kontrola i postępowanie pokontrolne	150
Dział III. Statki powietrzne i inny sprzęt lotniczy	164
Rozdział 1. Postanowienia ogólne	165
Rozdział 2. Rejestry statków powietrznych	178
Rozdział 3. Zdadność statków powietrznych do lotów	198
Dział IV. Lotniska, lądowiska i lotnicze urządzenia naziemne	215
Rozdział 1. Postanowienia ogólne, zakładanie i rejestrowanie lotnisk	216
Rozdział 2. Eksploatacja lotnisk	251
Rozdział 3. Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa lotnisk	333
Rozdział 4. Otoczenie lotniska i lotnicze urządzenia naziemne	342
Rozdział 5. Lądowiska i inne miejsca startów i lądowań	352
Dział V. Personel lotniczy	358
Rozdział 1. Kwalifikacje personelu	360
Rozdział 2. Badania lotniczo-lekarskie	402
Rozdział 3. Dowódca i załoga statku powietrznego	414

Dział VI. Żegluga powietrzna	427
Rozdział 1. Zasady korzystania z przestrzeni powietrznej i organizacji ruchu lotniczego	427
Rozdział 2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej	464
Rozdział 3. Zarządzanie bezpieczeństwem lotów oraz badanie wypadków i incydentów lotniczych	499
Rozdział 4. Loty międzynarodowe	597
Dział VII. Eksploatacja statków powietrznych	622
Rozdział 1. Nadzór nad eksploatacją statków powietrznych	622
Rozdział 2. Certyfikacja	629
Dział VIII. Lotnicza działalność gospodarcza	644
Rozdział 1. Koncesje	644
Rozdział 2. Zezwolenia	664
Rozdział 3. Przepisy szczególne	697
Dział IX. Ochrona lotnictwa cywilnego	703
Dział X. Przewóz lotniczy	753
Dział Xa. Ochrona praw pasażerów	821
Dział XI. Odpowiedzialność cywilna	838
Rozdział 1. Odpowiedzialność za szkody spowodowane przez ruch statków powietrznych	839
Rozdział 2. Odpowiedzialność za szkody związane z przewozem lotniczym ..	855
Rozdział 3. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej	870
Dział XIa. Administracyjne kary pieniężne	885
Dział XII. Przepisy karne	915
Dział XIII. Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe	949
Rozdział 1. Zmiany w przepisach obowiązujących	949
Rozdział 2. Przepisy przejściowe i dostosowujące	951
Rozdział 3. Przepisy końcowe	958
Załączniki	959
Załącznik nr 1	959
Załącznik nr 2	961
Załącznik nr 3	963
Załącznik nr 4	965
Załącznik nr 5	969
Załącznik nr 6	970
Bibliografia	1019
Skorowidz przedmiotowy	1027

Wykaz skrótów

Akty prawne

1. Prawo międzynarodowe

1.1. Umowy i konwencje

- konwencja chicagowska – Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 zał. z późn. zm.)
- konwencja
EUROCONTROL – Międzynarodowa Konwencja o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej EUROCONTROL, sporządzona w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 238, poz. 1723)
- konwencja haska – Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r. (Dz. U. z 1972 r. Nr 25, poz. 181 zał.)
- konwencja
montrealaska z 1971 r. – Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 8, poz. 37 zał. z późn. zm.)
- konwencja
montrealaska z 1999 r. – Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235 z późn. zm.)
- konwencja paryska – Konwencja urządzająca żeglugę powietrzną, podpisana w Paryżu dnia 13 października 1919 r. (Dz. U. z 1929 r. Nr 6, poz. 54 z późn. zm.)
- konwencja
rzymska z 1933 r. – Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych, podpisana w Rzymie dnia 29 maja 1933 r. (Dz. U. z 1937 r. Nr 74, poz. 540)

- konwencja rzymska z 1952 r. – Konwencja w sprawie ujednostajnienia niektórych prawideł dotyczących szkód wyrządzonych na powierzchni ziemi osobom trzecim przez statki powietrzne podpisana w 1952 r. w Rzymie, ICAO Doc 7634, www.icao.int
- konwencja tokijska – Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r. (Dz. U. z 1971 r. Nr 15, poz. 147 zał.)
- konwencja warszawska – Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49 z późn. zm.)
- konwencja wiedeńska – Konwencja wiedeńska o prawie traktatów sporządzona w Wiedniu dnia 23 maja 1969 r. (Dz. U. z 1990 r. Nr 74, poz. 439, zał.)
- umowa o ustanowieniu bałtyckiego FAB – umowa o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Republiką Litewską, podpisana w Wilnie dnia 17 lipca 2012 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 479)
- umowa w sprawie opłat trasowych – umowa wielostronna w sprawie opłat trasowych sporządzona w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 238, poz. 1725)

1.2. Załączniki do konwencji chicagowskiej

- załącznik 1 do konwencji chicagowskiej – załącznik 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Licencjonowanie personelu” (Dz. Urz. ULC z 2012 r. poz. 21)
- załącznik 2 do konwencji chicagowskiej – załącznik 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Przepisy ruchu lotniczego” (Dz. Urz. ULC z 2012 r. poz. 105)
- załącznik 3 do konwencji chicagowskiej – załącznik 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej” (Dz. Urz. ULC z 2014 r. poz. 27)
- załącznik 4 do konwencji chicagowskiej – załącznik 4 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Mapy lotnicze” (Dz. Urz. ULC z 2015 r. poz. 20)

-
- załącznik 5 do konwencji chicagowskiej – załącznik 5 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Jednostki miar do wykorzystania podczas operacji powietrznych i naziemnych” (Dz. Urz. ULC z 2010 r. Nr 24, poz. 99)
- załącznik 6, cz. I do konwencji chicagowskiej – załącznik 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Eksploatacja statków powietrznych”; cz. I, „Międzynarodowy, zarobkowy transport lotniczy – samoloty” (Dz. Urz. ULC z 2014 r. poz. 51)
- załącznik 6, cz. II do konwencji chicagowskiej – załącznik 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Eksploatacja statków powietrznych”; cz. II, „Międzynarodowe lotnictwo ogólne – samoloty” (Dz. Urz. ULC z 2014 r. poz. 45)
- załącznik 6, cz. III do konwencji chicagowskiej – załącznik 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Eksploatacja statków powietrznych”; cz. III, „Operacje międzynarodowe – śmigłowce” (Dz. Urz. ULC z 2014 r. poz. 52)
- załącznik 7 do konwencji chicagowskiej – załącznik 7 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Znaki przynależności państwowej oraz rejestracyjne” (Dz. Urz. ULC z 2013 r. poz. 58)
- załącznik 8 do konwencji chicagowskiej – załącznik 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Zdatność do lotu statków powietrznych” (Dz. Urz. ULC z 2014 r. poz. 42)
- załącznik 9 do konwencji chicagowskiej – załącznik 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Ułatwienia” (Dz. Urz. ULC z 2015 r. poz. 36)
- załącznik 10 do konwencji chicagowskiej – załącznik 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Łączność lotnicza” (Dz. Urz. ULC z 2015 r. poz. 1)
- załącznik 11 do konwencji chicagowskiej – załącznik 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Służby ruchu lotniczego” (Dz. Urz. ULC z 2014 r. poz. 47)
- załącznik 12 do konwencji chicagowskiej – załącznik 12 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Poszukiwanie i ratownictwo” (Dz. Urz. ULC z 2010 r. Nr 5, poz. 38)
-

- załącznik 13 do konwencji chicagowskiej – załącznik 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Badanie wypadków i incydentów lotniczych” (Dz. Urz. ULC z 2012 r. poz. 49)
- załącznik 14, t. I do konwencji chicagowskiej – załącznik 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Lotniska”, t. I, „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz. 4)
- załącznik 14, t. II do konwencji chicagowskiej – załącznik 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Lotniska”, t. II, „Lotniska dla śmigłowców” (Dz. Urz. ULC z 2009 r. Nr 21, poz. 209)
- załącznik 15 do konwencji chicagowskiej – załącznik 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Służby informacji lotniczej” (Dz. Urz. ULC z 2014 r. poz. 83)
- załącznik 16, t. I do konwencji chicagowskiej – załącznik 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Ochrona środowiska”, t. I „Hałas statków powietrznych” (Dz. Urz. ULC z 2012 r. poz. 112)
- załącznik 16, t. II do konwencji chicagowskiej – załącznik 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Ochrona środowiska”, t. II „Emisje z silników statków powietrznych” (Dz. Urz. ULC z 2012 r. poz. 113)
- załącznik 17 do konwencji chicagowskiej – załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji” (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 18, poz. 109)
- załącznik 18 do konwencji chicagowskiej – załącznik 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną” (Dz. Urz. ULC z 2014 r. poz. 46)
- załącznik 19 do konwencji chicagowskiej – załącznik 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Zarządzanie Bezpieczeństwem” (Dz. Urz. ULC z 2014 r. poz. 77)

2. Prawo Unii Europejskiej

- dyrektywa 96/67 – dyrektywa 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, s. 36; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, s. 496 z późn. zm.).
- dyrektywa 2000/79 – dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA) (Dz. Urz. WE L 302 z 1.12.2000, s. 57; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, s. 75)
- dyrektywa 2009/12 – dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz. Urz. UE. L 70 z 14.03.2009, s. 11)
- rozporządzenie nr 3922/91 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 373 z 31.12.1991, s. 4; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, s. 348, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 95/93 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 22.01.1993, s. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, s. 3, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 1592/2002 – rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 z dnia 15 lipca 2002 r. Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. Urz. WE L 240 z 7.09.2002, s. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, s. 30, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 1702/2003 – rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze

- dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatości do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 243 z 27.09.2003, s. 6; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, s. 456, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 2042/2003 – rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 315 z 28.11.2003, s. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. t, t. 7, s. 541, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 261/2004 – rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2004, s. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 10)
- rozporządzenie nr 549/2004 – rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, s. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 23, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 550/2004 – rozporządzenie (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, s. 10; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 31, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 551/2004 – rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, s. 20; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 41, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 552/2004 – rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie

-
- interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, s. 26; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 46, z późn. zm.).
- rozporządzenie nr 785/2004 – rozporządzenie (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, s. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 160, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 847/2004 – rozporządzenie (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, s. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 193)
- rozporządzenie nr 2096/2005 – rozporządzenie Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 335 z 21.12.2005, s. 13, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 2111/2005 – rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 344 z 27.12.2005, s. 15, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 730/2006 – rozporządzenie Komisji (WE) nr 730/2006 z dnia 11 maja 2006 r. w sprawie klasyfikacji przestrzeni powietrznej i możliwości wykonywania lotów z widocznością w przestrzeni powietrznej powyżej poziomu lotu FL 195 (Dz. Urz. UE L 128 z 16.05.2006, s. 3, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 1107/2006 – rozporządzenie (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, s. 1)
- rozporządzenie nr 1315/2007 – rozporządzenie Komisji (WE) nr 1315/2007 z dnia 8 listopada 2007 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem
-

- w zarządzaniu ruchem lotniczym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 (Dz. Urz. UE L 291 z 9.11.2007, s. 16)
- rozporządzenie nr 216/2008 – 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 (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, s. 1, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 300/2008 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. UE L 97 z 9.04.2008, s. 72, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 1008/2008 – rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady 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, s. 3)
- rozporządzenie nr 1254/2009 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiające kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony (Dz. Urz. UE L 338 z 19.12.2009, s. 17)
- rozporządzenie nr 73/2010 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 23 z 27.01.2010, s. 6, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 185/2010 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 55 z 5.03.2010, s. 1, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 691/2010 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 201 z 3.08.2010, s. 1)

-
- rozporządzenie nr 996/2010 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. Urz. UE L 295 z 12.11.2010, s. 35, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 677/2011 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 185 z 15.07.2011, s. 1, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 1034/2011 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, s. 15)
- rozporządzenie nr 1035/2011 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, s. 23, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 1178/2011 – rozporządzenie Komisji (UE) z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, s. 1, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 748/2012 – rozporządzenie Komisji (UE) z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatości do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, s. 1, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 923/2012 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz
-

- zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, s. 1, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 965/2012 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, s. 1, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 390/2013 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (Dz. Urz. UE L 128 z 9.05.2013, s. 1)
- rozporządzenie nr 391/2013 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 128 z 9.05.2013, s. 31)
- rozporządzenie nr 83/2014 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 83/2014 z dnia 29 stycznia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2014, s. 17)
- rozporządzenie nr 139/2014 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, s. 1)
- rozporządzenie nr 376/2014 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 24.04.2014, s. 18)
- rozporządzenie nr 1321/2014 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności do lotu stat-

- rozporządzenie nr 2015/340 – ków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, s. 1, z późn. zm.)
- rozporządzenie Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (Dz. Urz. UE L 63 z 6.03.2015, s. 1)
- TFUE – Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (wersja skonsolidowana: Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012, s. 47)
- TWE – Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską (wersja skonsolidowana: Dz. Urz. UE C 321E z 29.12.2006, s. 37)

3. Prawo krajowe

- k.c. – ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (tekst jedn.: Dz. U. z 2014 r. poz. 121 z późn. zm.)
- k.k. – ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.)
- Konstytucja RP – Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483 z późn. zm.)
- k.p. – ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (tekst jedn.: Dz. U. z 2014 r. poz. 1502 z późn. zm.)
- k.p.a. – ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r. poz. 23)
- k.p.c. – ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (tekst jedn.: Dz. U. z 2014 r. poz. 101 z późn. zm.)
- k.p.k. – ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. Nr 88, poz. 555 z późn. zm.)
- k.s.h. – ustawa z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 1030 z późn. zm.)
- k.w. – ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 1094 z późn. zm.)
- nowelizacja z 2011 r. – ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015)

- o.p. – ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 613 z późn. zm.)
- p.p.m. – ustawa z dnia 4 lutego 2011 r. – Prawo prywatne międzynarodowe (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 1792)
- p.p.s.a. – ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jedn.: Dz. U. z 2012 r. poz. 270 z późn. zm.)
- pr. lot. – ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 z późn. zm.)
- pr. lot. z 1962 r. – ustawa z dnia 31 maja 1962 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153 z późn. zm.)
- r.c.d.l.c. – rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. poz. 421)
- regulamin PKBWL – Regulamin działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, załącznik nr 1 do zarządzenia nr 15 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 kwietnia 2015 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (Dz. Urz. MliR poz. 30)
- r.k.o.r.l. – rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów (Dz. U. Nr 112, poz. 768)
- r.k.p.k.j. – rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. 1148)
- r.k.p.p. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640 z późn. zm.)
- r.k.s.p. – rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. poz. 1032)
- r.l.p.l. – rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 1077)
- r.l.ś.p. – rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie licencji i świadectw kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego (Dz. U. poz. 471 z późn. zm.)

-
- r.l.u.n. – rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych (Dz. U. poz. 121)
- r.o.l. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 8 sierpnia 2014 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz. U. poz. 1074)
- r.p.l.s.z. – rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 kwietnia 2013 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych (Dz. U. poz. 487)
- r.p.r.l. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 stycznia 2015 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. poz. 141)
- r.r.c.s.p. – rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 czerwca 2013 r. w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych wpisanych do tego rejestru (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 1617)
- r.s.p.p.p. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (tekst jedn.: Dz. U. z 2014 r. poz. 351)
- r.t.d.k. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie tworzenia i działania komitetów oraz współdziałania i konsultacji w porcie lotniczym (Dz. U. Nr 103, poz. 1088)
- r.w.e.l. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r. poz. 91)
- r.w.z.n.p. – rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. poz. 440 z późn. zm.)
- u.s.d.g. – z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 584 z późn. zm.)
- ustawa o PAŻP – ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 1641)
-

- ustawa o PRM – ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 757 z późn. zm.)

Czasopisma i publikatory

- AUL FI – Acta Universitatis Lodziensis. Folia Iuridica
Dz. Urz. MI – Dziennik Urzędowy Ministerstwa Infrastruktury
Dz. Urz. MliR – Dziennik Urzędowy Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju
Dz. Urz. MON – Dziennik Urzędowy Ministerstwa Obrony Narodowej
Dz. Urz. MSW – Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych
Dz. Urz. MTBiGM – Dziennik Urzędowy Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
Dz. Urz. ULC – Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego
EPS – Europejski Przegląd Sądowy
KP – Kontrola Państwowa
NP – Nowe Prawo
ONSA – Orzecznictwo Naczelnego Sądu Administracyjnego
OSA – Orzecznictwo Sądów Apelacyjnych
OSNC – Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Cywilna
OSNCK – Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izby Cywilnej i Izby Karnej
OSNCP – Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izby Cywilnej, Pracy i Ubezpieczeń Społecznych
OSNP – Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych
OSP – Orzecznictwo Sądów Polskich
OSPiKA – Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych
OTK – Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego
OTK-A – Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego. Zbiór urzędowy. Seria A
PiP – Państwo i Prawo
PPH – Przegląd Prawa Handlowego
PS – Przegląd Sądowy
RPEiS – Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny
SE – Studia Europejskie
SM – Sprawy Międzynarodowe
St. Praw. – Studia Prawnicze
Zb. Orz. – Zbiór Orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości i Sądu Pierwszej Instancji

Inne

AIP	– <i>Aeronautical Information Publication</i> (zbiór informacji lotniczych)
ANS	– <i>air navigation service</i> (służby żeglugi powietrznej)
ANSPs	– <i>air navigation service providers</i> (instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej)
AOC	– <i>air operator certificate</i> (certyfikat przewoźnika lotniczego)
ASD	– <i>airspace design services</i> (służby projektowania przestrzeni powietrznej)
ASM	– <i>airspace management</i> (zarządzanie przestrzenią powietrzną)
ATC	– <i>air traffic control</i> (służba kontroli ruchu lotniczego)
ATFM	– <i>air traffic flow management</i> (zarządzanie przepływem ruchu lotniczego)
ATM	– <i>air traffic management</i> (zarządzanie ruchem lotniczym)
ATPL	– <i>air transport pilot licence</i> (licencja pilota transportu linowego)
ATS	– <i>air traffic services</i> (służby ruchu lotniczego)
CMC	– <i>crew member certificate</i> (certyfikat członka załogi)
CNS	– <i>communications, navigation & surveillance</i> (łączność, nawigacja i nadzór)
COPUOS	– <i>The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space</i> (Komitet ONZ ds. Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej)
CPL	– <i>commercial pilot licence</i> (licencja pilota zawodowego)
CRCO	– <i>Central Route Charges Office</i> (Centralne Biuro Opłat Trasowych)
DAT	– <i>navigation data services</i> (służby zajmujące się tworzeniem, przetwarzaniem, formatowaniem i dostarczaniem danych dotyczących ogólnego ruchu lotniczego)
EASA	– <i>European Aviation Safety Agency</i> (Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego)
EATMN	– <i>European Air Traffic Management Network</i> (Europejska Sieć Zarządzania Ruchem Lotniczym)
ECAC	– <i>European Civil Aviation Conference</i> (Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego)
EFTA	– <i>European Free Trade Association</i> (Europejskie Porozumienie o Wolnym Handlu)
ELFAA	– <i>European Low Fares Airline Association</i> (Zrzeszenie Europejskich Przewoźników Niskokosztowych)

ELT	– <i>Emergency Locator Transmitters</i> (nadajniki sygnału niebezpieczeństwa statku powietrznego)
EOG	– Europejski Obszar Gospodarczy
EPIRB	– <i>Emergency Position Indicating Radio Beacons</i> (morskie nadajniki sygnału bezpieczeństwa)
ESARR	– <i>EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement</i> (wymagania EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa)
ETS/TSUE	– Europejski Trybunał Sprawiedliwości/Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
EUROCONTROL	– Europejska Organizacja do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej
FAB	– <i>Functional Airspace Block</i> (funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej)
FDP	– <i>flight duty period</i> (okres pełnienia czynności lotniczych)
FIR	– <i>flight information region</i> (rejon informacji powietrznej)
FIS	– <i>flight information service</i> (służba informacji powietrznej)
IATA	– <i>International Air Transport Association</i> (Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych)
ICAO	– <i>International Civil Aviation Organization</i> (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego)
IFR	– <i>instrument flight rules</i> (lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów)
INOP	– instrukcja operacyjna lotniska
JAA	– <i>Joint Aviation Authorities</i> (Zrzeszenie Władz Lotniczych)
KBWLLP	– Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Polskiego
KOPP	– Komisja Ochrony Praw Pasażerów
KPOLC	– Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego
KZPP	– Komitet Zarządzania Przestrzenią Powietrzną
LSRG	– Lotniskowa Służba Ratowniczo-Gaśnicza
LUN	– lotnicze urzędnienia naziemne
lup > 5 mln	– lotnisko użytku publicznego obsługujące w ciągu roku powyżej 5 000 000 pasażerów
lup ≤ 5 mln	– lotnisko użytku publicznego obsługujące w ciągu roku nie więcej niż 5 000 000 pasażerów
MTOM	– maksymalna masa startowa
MTS	– Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości
NOTAM	– <i>Notice to AirMen</i> (depesza telekomunikacyjna kierownictwa lotów)
ONZ	– Organizacja Narodów Zjednoczonych

o.w.u.l.	– ogólne warunki ubezpieczeń lotniczych
PAŻP	– Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
PDSZ	– plan działania w sytuacji zagrożenia
PKBWL	– Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
PLB	– <i>personal locator beacons</i> (osobiste nadajniki sygnału bezpieczeństwa)
PPL	– <i>private pilot licence</i> (licencja pilota prywatnego)
PRN	– pole ruchu naziemnego
PSP	– Państwowa Straż Pożarna
RLUN	– rejestr lotniczych urządzeń naziemnych
RPA	– <i>remotely piloted aircraft</i> (zdalnie sterowany statek powietrzny)
RPAS	– <i>remotely piloted aircraft system</i> (system stacji zdalnego sterowania statkiem powietrznym)
SAR	– <i>search & rescue service</i> (służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego)
SDR	– <i>special drawing rights</i> (specjalne prawa ciągnięcia)
SES	– <i>Single European Sky</i> (Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna)
SESAR	– <i>Single European Sky ATM Research</i> (System zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji)
STSM	– Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej
UAV	– <i>unmanned aerial vehicle</i> (bezzałogowy statek powietrzny)
ULC	– Urząd Lotnictwa Cywilnego
UOKiK	– Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
VFR	– <i>visual flight rules</i> (lot wykonywany zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością)
WLUN	– wojskowe lotnicze urządzenia naziemne
WSG	– <i>Worldwide Slot Guidelines</i> (zasady organizacji i koordynacji rozkładów lotów)

Słowo wstępne

Przypadł mi w udziale zaszczyt, a zarazem wielka przyjemność, zarekomendowania czytelnikom dzieła niepowszedniego – nie tylko ze względu na jego rozmiary, lecz także przede wszystkim z uwagi na zbiorowy wysiłek Autorów, którzy podjęli się tego niełatwego zadania, jakim było skomentowanie, właściwie po raz pierwszy, w sposób rzetelny, fachowy i wyczerpujący polskiej ustawy o prawie lotniczym.

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 z późn. zm.) nie miała dotychczas solidnego i pełnego komentarza prawnego. Jedyna wydana drukiem publikacja pod tytułem *Polskie prawo lotnicze z komentarzem*, autorstwa Tadeusza Uszyńskiego, ukazała się w 1966 r. i odnosiła się do ustawy – Prawo lotnicze z dnia 31 maja 1962 r. (Dz. U. Nr 32, poz. 153 z późn. zm.).

Warto też przypomnieć, że pierwszy polski akt prawny dotyczący prawa lotniczego został przyjęty w odrodzonej Polsce już w 1928 r. jako rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym, a następnie „zaopatrzone wstępem i objaśnieniami” przez Andrzeja Kaftala i wydrukowany jako dodatek do czasopisma *Lot Polski* w 1928 r.

Ponieważ zarówno rozporządzenie Prezydenta z 1928 r., jak i ustawa z 1962 r. ograniczały się – jak to słusznie zauważa w swym wprowadzeniu do niniejszego komentarza Profesor Marek Żylicz – raczej do ogólnych zasad i delegacji ustawowych, dało to możliwość stosowania zawartych w nich przepisów przez bardzo długi czas, bez istotnej utraty ich przydatności. Jednakże kilkudziesięcioletnie okresy ich stosowania zmusiły ustawodawców nie tylko do stopniowego wprowadzania niezbędnych korekt i uzupełnień, lecz także do dokonania całościowej reformy polskiego prawa lotniczego.

Konieczność tej reformy wynikała z wielu istotnych przyczyn natury prawnej, technicznej, ekonomicznej, organizacyjnej i politycznej. Rozwijająca się internacjonalizacja żegluga powietrznej pociągnęła za sobą konieczność odpowiedniego rozwoju międzynarodowych i krajowych norm prawnych, regulujących nie tylko podstawowe, lecz także coraz bardziej szczegółowe zagadnienia żegluga powietrznej.

Nie należy więc dziwić się, że o ile komentarz Tadeusza Uszyńskiego do polskiego prawa lotniczego, wydany w 1966 r., zmieścił się – wraz z ustawą – na 140 stronach druku, o tyle przygotowany obecnie przez zespół czołowych polskich specjalistów z dziedziny prawa lotniczego komentarz do ustawy – Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. obejmuje ponad tysiąc stron! Kilkanaście osób uczestniczących w przygotowaniu tej publikacji reprezentuje zarówno teorię prawa lotniczego, jak i jego praktykę, co daje czytelnikowi możliwość pełniejszego i bardziej wszechstronnego zapoznania się z tą dziedziną prawa.

Prezentując grono komentatorów, nie mogę powstrzymać się od pewnej refleksji. Tak się bowiem złożyło, że ponad połowa autorów to moi byli magistranci i doktoranci z Instytutu Prawa Międzynarodowego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego. Działający w ramach tego Instytutu od 1992 r. Zakład Międzynarodowego Prawa Lotniczego i Kosmicznego, którego miałem zaszczyt być pierwszym kierownikiem przez 20 lat, kierowany jest obecnie przez Panią Profesor Katarzynę Myszonę-Kostrzewę (autorkę komentarza do działu I ustawy – Prawo lotnicze, zawierającego przepisy ogólne, odnoszące się do takich kluczowych zagadnień, jak: zakres regulacji, definicje, umowy i przepisy międzynarodowe oraz zwierzchnictwo w przestrzeni powietrznej i właściwość prawa).

Pani Profesor z powodzeniem kontynuuje prace nad rozwojem prawa lotniczego i kosmicznego podjęte przed laty przez patrona naszego Instytutu – Profesora Cezarego Berezowskiego. A że historia lubi się powtarzać, to warto zauważyć, że jednym z komentatorów do aktualnego polskiego prawa lotniczego jest wnuk prof. Berezowskiego, Pan Maria Adam Berezowski, były Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego – w tej publikacji autor komentarzy do rozdziału ustawy dotyczącego zdadności statków powietrznych do lotu, a także do artykułów odnoszących się do ministra właściwego do spraw transportu (art. 16) oraz Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego (art. 19).

Dokonana przeze mnie konstatacja, że staraliśmy się zawsze, aby teoria i praktyka prawa lotniczego miały równoległe swe odbicie w pracach naszego Instytutu i Zakładu, znalazła zatem swoje potwierdzenie także w udziale naszych pracowników i wychowanków zarówno w pracach nad przyjęciem samej ustawy o prawie lotniczym

z 2002 r., jak i nad przygotowaniem prezentowanego obecnie obszernego komentarza do tej ustawy. Wydaje się, że komentarz ten będzie służył pomocą kolejnym pokoleniom studentów, magistrantów i doktorantów, pogłębiającym swą wiedzę oraz praktyczne umiejętności w tak obszernej, lecz także interesującej dziedzinie prawa lotniczego, zarówno polskiego, jak i międzynarodowego.

Prezentowany komentarz ma bardzo szeroki zakres przedmiotowy. Nie tylko uwzględnia on przepisy polskiego prawa wewnętrznego, oparte na ustawie z 2002 r., lecz także analizuje wiążące Polskę normy prawa międzynarodowego, wynikające z obowiązujących nasz kraj wielostronnych umów międzynarodowych dotyczących międzynarodowej żeglugi powietrznej.

Bardzo istotną wartość dodaną komentarza stanowi uwzględnienie w jego treści prawa europejskiego. W związku z przystąpieniem Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej niezbędne stało się poszerzenie zasobu aktów prawnych obowiązujących w naszym kraju o nowe źródło prawa, jakim jest prawo unijne. W odniesieniu do prawa regulującego żeglugę lotniczą normy prawa europejskiego okazały się szczególnie bogate, chociaż w praktyce nieco kłopotliwe.

Jak słusznie bowiem zauważył w swym Wprowadzeniu do komentarza Profesor Marek Żylicz: „pierwotny i tak mocno rozbudowany tekst ustawy uległ poważnym zmianom i uzupełnieniom w wyniku inflacji prawa Unii Europejskiej, która objęła również sektor lotnictwa”. Jednakże w związku z tą „inflacją” konieczne było uzupełnienie pierwotnego tekstu projektu ustawy o prawie lotniczym o liczne nowe artykuły i ustępy odsyłające do przepisów unijnych.

W samym ujednoczonym tekście ustawy zdołano pomieścić i dodać jedynie kilkanaście przepisów implementujących zasady dwunastu unijnych dyrektyw (wymienionych na początku ustawy). Jak jednak łatwo zauważyć, w zamieszczonym na początku publikacji wykazie skrótów używanych w komentarzu wymieniono około czterdzieści rozporządzeń unijnych dotyczących lotnictwa oraz trzy dyrektywy unijne. Ponadto w tym samym zestawie stosowanych skrótów zamieszczono trzynaście konwencji i umów międzynarodowych dotyczących lotnictwa cywilnego oraz dziewiętnaście załączników do Konwencji Chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

Jak prawidłowo zauważyła Pani Doktor Magdalena Słok-Wódkowska, pisząc o praktyce traktatowej Unii Europejskiej i jej państw członkowskich w zakresie umów regulujących transport lotniczy: „prawo lotnicze w państwach członkowskich Unii Europejskiej jest przykładem dziedziny, gdzie wyjątkowo silnie przenikają się trzy

systemy prawne – prawo międzynarodowe publiczne, prawo europejskie i prawo krajowe¹.

Przy takim „przenikaniu się” wymienionych trzech systemów prawnych nie sposób uniknąć pytania, czy w ramach polskiego prawa lotniczego powinny to być systemy uzupełniające się wzajemnie, czy konkurujące ze sobą. Wydaje się, że przy tak rozbudowanym materiale normatywnym nowego polskiego prawa lotniczego istnieje realna możliwość uniknięcia niepotrzebnej „konkurencyjności” między wspomnianymi trzema systemami prawnymi.

Należałoby raczej sugerować położenie nacisku na konieczność harmonizacji poszczególnych elementów tych systemów – przede wszystkim w praktyce ich stosowania – w ramach jednego, spójnego systemu polskiego prawa lotniczego.

Nie jest to zadanie łatwe, co – jak się wydaje – mogą poświadczyć zarówno twórcy, jak i komentatorzy nowego polskiego prawa lotniczego. Pozytywnie natomiast należy ocenić fakt, że przy sporządzaniu komentarza uniknięto zbytniego pośpiechu, przedkładając solidność działania nad tempo jego realizacji. W rezultacie można powiedzieć, że zdołano osiągnąć pozytywny efekt, tworząc nader pożyteczny i oczekiwany instrument prawny, istotnie ułatwiający procedurę praktycznego stosowania polskiego, międzynarodowego i europejskiego prawa lotniczego.

Nie należy jednak, niestety, popadać w zbyt ni optymizm, gdyż istnieje uzasadniona obawa, że pewne negatywne zjawiska, które podkreślił w swym wprowadzeniu Profesor Marek Żylicz, takie jak inflacja prawa Unii Europejskiej czy konieczność dodawania przepisów implementujących zasady unijnych dyrektyw, mogą dość szybko dezaktualizować dokonania twórców niniejszego opracowania. Zarazem należy żywić nadzieję, że komentarz ten przez długie lata będzie mógł się bronić przed dezaktualizacją i służyć efektywnie wszystkim zainteresowanym.

Obserwując od kilku lat rosnące zainteresowanie polskim, międzynarodowym i europejskim prawem lotniczym ze strony naszych studentów, seminarzystów, magistrantów i doktorantów, mam nadzieję (graniczącą z pewnością), że publikacja ta wyjdzie na przeciw ich zainteresowaniom i oczekiwaniom oraz pomoże im w rozwijaniu dalszych przygód poznawczych i naukowych na rozległym polu prawa lotniczego. Komentarz pomoże poznać i zrozumieć funkcjonowanie nie tylko norm tego prawa, lecz także bardziej złożonych instrumentów i instytucji działających w obszarze prawa lotniczego.

¹ M. Słok-Wódkowska, *Umowy regulujące transport lotniczy – praktyka UE i państw członkowskich (w:) 40 lat minęło. Praktyka i perspektywy Konwencji Wiedeńskiej o prawie traktatów*, red. Z. Galicki, T. Kamiński, K. Myszona-Kostrzewa, Warszawa 2009, s. 333.

Natomiast Autorów i Wydawców komentarza zachęcałbym do zastanowienia się, w jaki sposób zapewnić w przyszłości w miarę szybką jego aktualizację – jako reakcję na nieuchronne zmiany zachodzące w polskim, międzynarodowym i europejskim prawie lotniczym. Zmiany te niewątpliwie utrudniają nieco aktywne nadążanie za zmieniającymi się realiami tego prawa, ale potwierdzają jego żywotność i potrzebę dalszego rozwoju.

Prof. UW dr hab. Zdzisław Galicki
Przewodniczący Rady Naukowej
Instytutu Prawa Międzynarodowego
Wydziału Prawa i Administracji UW

Wprowadzenie

Komentarz do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 z późn. zm.) warto rozpocząć od przypomnienia pewnych pojęć ogólnych i ogólnej charakterystyki tej gałęzi prawa. Chodzi o prawo normujące stosunki w zakresie lotnictwa, tj. w związku z organizowaniem i wykonywaniem lotów urządzeń zdolnych do utrzymywania się w atmosferze dzięki oporowi powietrza i do przewożenia osób lub rzeczy. Urządzenia te nazwane są statkami powietrznymi. Prawo to określamy nazwą „prawo lotnicze” (*aviation law*, czasem mówi się „prawo żeglugi powietrznej”, *air navigation law, droit aéronautique*), najczęściej w językach europejskich dla jego określenia używana jest nazwa „prawo powietrzne” (*air law, droit aérien, wozduszhnoje pravo*). Nazwa jest nieco myląca, bo omawiane prawo nie ma normować stosunków dotyczących działań związanych używaniem przestrzeni powietrznej dla celów innych niż lotnictwo czy też dotyczących ochrony atmosfery.

Historia lotnictwa i pierwszych aktów prawa lotniczego (powietrznego) zaczęła się jeszcze w czasie pierwszych eksperymentów z balonami w XVIII w. Prawo to rozwijało się niebywale w wieku XX. W połowie tego stulecia skonfrontowane zostało z pierwszymi problemami i aktami dotyczącymi lotów urządzeń operujących poza przestrzenią powietrzną wykorzystywaną przez klasyczne lotnictwo, a więc w wyższych strefach atmosfery i w przestrzeni ponadatmosferycznej (kosmicznej). Problem z tym, że nie da się ściśle (fizycznie) rozgraniczyć tych obszarów, zaś niektóre operacje wykonywane są przez urządzenia (statki kosmiczne) zdolne do manewrowania także w przestrzeni powietrznej. Mimo trudności w rozgraniczeniu obu dziedzin zaczęto tworzyć elementy nowego prawa. Ponieważ prawo to miało dotyczyć lotów pozaatmosferycznych, określano je niekiedy nazwą prawa astronautycznego (*droit astronautique*). Później jednak loty ponadatmosferyczne poddano systemowi norm prawa dotyczących wszelkiej działalności w kosmosie (stąd rozpowszechniona w polskiej terminologii nazwa „prawo kosmiczne”) czy też ogólnie w przestrzeni (stąd przyjęta w językach zachodnich nazwa *space law* czy *droit de l'espace*). W zasadzie nie ma ono obejmować lotów wykonywanych w samej przestrzeni powietrznej.

Natomiast idea połączenia pod rządami jednego prawa przestrzeni czy prawa kosmicznego zarówno wszelkich lotów, jak i innych rodzajów działalności w przestrzeni powietrznej czy całym kosmosie znajduje niewielką liczbę zwolenników. Możliwe jest jednak rozwinięcie niektórych zasad i instytucji wspólnych dla lotnictwa klasycznego i kosmicznego. Nieco inne, chociaż również związane z różnym obszarem działania, są relacje między prawem lotniczym i prawem morskim, w których zakres regulacji może się zazębiać (w operacjach lotniczych nad morzem lub przy użyciu lotniskowców) lub też można się w nich doszukiwać analogii.

Na pojęcie lotnictwa, do którego odnoszą się stosunki prawne normowane przez prawo lotnicze, składają się jako podstawowe jego elementy:

- przestrzeń powietrzna,
- statki powietrzne,
- załogi statków powietrznych,
- właściciele i użytkownicy (operatorzy) statków powietrznych,
- podmioty wykonujące przewóz lub inne usługi lotnicze,
- podmioty obsługujące i zabezpieczające eksploatację i ruch statków powietrznych,
- infrastruktura naziemna lotnictwa i jej strefy ochronne.

Stosunki prawne związane z lotnictwem obejmują jednak także:

- osoby korzystające z usług lotnictwa,
- osoby narażone na szkody ze strony lotnictwa,
- osoby odpowiedzialne za akty bezprawne godzące w bezpieczeństwo lotnictwa,
- środowisko chronione przed szkodami ze strony lotnictwa.

Komentowana polska ustawa – Prawo lotnicze stwierdza, że prawo to reguluje stosunki prawne z zakresu lotnictwa, przy tym przede wszystkim lotnictwa cywilnego, a w pewnej tylko części również lotnictwa państwowego. W polskim systemie, podobnie jak w większości innych systemów prawa lotniczego, o zaliczeniu lotnictwa do cywilnego i państwowego decyduje nie tylko (i nie zawsze) status prawny statków powietrznych, ich właścicieli, operatorów i załóg czy też lotnisk, lecz przede wszystkim cele, którym ono służy. Nie zawsze łatwe jest ustalenie, jak zakwalifikować dane cele (służby) w odniesieniu do określonych rodzajów operacji, serii lotów czy też poszczególnych lotów.

Zakres zawarty w prawie lotniczym regulacji wzrasta z czasem wraz z rozwojem techniki lotniczej i powstawaniem nowych zastosowań lotnictwa i nowych związanych z nim ryzyk. Stał się już niezwykle szeroki i złożony.

Złożoność regulacji prawa lotniczego przejawia się również w tym, że podlegają jej stosunki prawne wchodzące w zakres różnych wyodrębnianych w nauce prawa dyscyplin:

prawa publicznego i prywatnego. Podlegać też mogą obowiązującym w tych dyscyplinach prawa ogólnym zasadom i regułom interpretacji – o ile nie zyskują pierwszeństwa jako *lex specialis*. Niektóre zasady prawa lotniczego znajdują przy tym zabezpieczenie w instrumentach należących do różnych dyscyplin prawa, jak zasady ochrony interesów pasażerów lotniczych zabezpieczone równocześnie przepisami prawa cywilnego i przepisami karnoadministracyjnymi.

Odrębnym czynnikiem powodującym niejednorodność systemu prawa lotniczego jest wielość i wielopoziomowość źródeł tego prawa, często odnoszących się do tych samych stosunków prawnych w podobnych sytuacjach faktycznych. Istnieją pewne zasady prawa zwyczajowego uznane za powszechnie obowiązujące państwa (niezależnie od ich zobowiązań traktatowych). Na przykład zasada suwerenności państwa w terytorialnej przestrzeni powietrznej, zasada zwierzchnictwa państwa flagi wobec statków powietrznych w państwie tym zarejestrowanych czy też zasada nieużywania broni wobec cywilnych statków powietrznych. Kolejną płaszczyzną prawa lotniczego stanowią kilkadziesiąt wielostronnych umów (konwencji międzynarodowych i protokołów je zmieniających), a także setki wydawanych na ich podstawie przez właściwe organizacje międzynarodowe przepisów technicznych. Obowiązują one tylko państwa strony danej umowy lub protokołu. Przy czym mogą podlegać lub nie podlegać ratyfikacji według ich postanowień oraz w systemie wewnętrznego prawa państw stron. Kolejny szczebel stanowią systemy prawa wiążącego państwa danego regionu, na ogół zgodne z wyżej wymienionymi wielostronnymi zobowiązaniami państw (choć czasem powstają związane z tym problemy), w szczególności potężnie rozbudowane i wciąż uzupełniane prawo Unii Europejskiej (pierwotne i pochodne). Odrębną pozycję w całym tym układzie zajmują dwustronne umowy lotnicze, dotyczące na ogół określonych służb powietrznych i operacji lotniczych (dotychczas w Polsce niepodlegające ratyfikacji, jednak wiążące władze lotnicze i w jakiejś mierze określające uprawnienia podmiotów państw stron umowy). Cały ten wielopłaszczyznowy układ źródeł prawa lotniczego zamykają ustawy i przepisy wykonawcze poszczególnych państw. Relacje między prawem krajowym a zobowiązaniami międzynarodowymi państw określane są postanowieniami traktatowymi, jednak także postanowieniami konstytucyjnymi państw. Powstają problemy określenia granic stosowania, ewentualnie hierarchii praw, tj. pierwszeństwa jednych wobec innych lub też dopuszczalności konkurencyjnego ich stosowania w przypadku zbiegu i kolizji praw. Jest to istotne z uwagi na współistnienie zwierzchniczych kompetencji i jurysdykcji państw, wynikających z różnych obszarów ich zwierzchnictwa: terytorialnego, osobowego, wynikającego z przynależności statku powietrznego czy też z jeszcze innych tytułów.

W przypadku Polski ustawa – Prawo lotnicze wraz z przepisami wykonawczymi reguluje stosunki prawne w zakresie lotnictwa cywilnego polskiego, częściowo też obcego, a częściowo także lotnictwa państwowego, co niekiedy – jak wyżej wspomniano –

stwarza problemy z zakwalifikowaniem niektórych operacji lotnictwa. Niektóre przepisy wymienionej ustawy znajdują uzupełnienie w innych ustawach: z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 1641), z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 930 z późn. zm.), z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 584 z późn. zm.) i inne. W niektórych przypadkach prawo lotnicze odsyła wyraźnie do innych przepisów prawa administracyjnego, cywilnego czy karnego. W innych sytuacjach i bez tego inne przepisy muszą być uwzględnione przy stosowaniu prawa lotniczego (np. przepisy prawa prywatnego międzynarodowego).

Zadanie autorów komentarza do ustawy – Prawo lotnicze jest niezwykle utrudnione nie tylko ze względu na wskazaną wyżej złożoność materii i układu źródeł prawa oraz problemy kolizji praw i kompetencji (np. kompetencji organów krajowych i unijnych). Sama ta ustawa różni się od poprzedzających ją aktów. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (tekst jedn.: Dz. U. z 1935 r. Nr 69, poz. 437 z późn. zm.) było aktem niezwykle związłym, ustalającym jedynie najważniejsze zasady oraz delegacje ustawowe. Przetrwało też bez istotnych zmian i bez potrzeby obszernych komentarzy do 1962 r. Ustawa z dnia 31 maja 1962 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153 z późn. zm.) była nieco obszerniejsza, bo i kontekst nowych konwencji międzynarodowych się rozszerzył. Ponieważ ograniczała się do ogólnych zasad i delegacji ustawowych, przetrwała przez lat 40 z dwiema tylko istotnymi zmianami (dotyczącymi zastosowania ogólnych przepisów prawa cywilnego oraz przepisów o koncesjonowaniu przewoźników). Jej komentarz napisany przez Tadeusza Uszyńskiego w 1966 r. mógł być odpowiednio związany¹. Niestety, postulatowi związku komentarza nie da się zrealizować w odniesieniu do ustawy – Prawo lotnicze z 2002 r. Po pierwsze, dlatego że została ona mocno rozbudowana przez szczegółowe regulacje, częściowo mające powtarzać niektóre przepisy międzynarodowe, częściowo dzięki umiłowaniu posłów do dodawania przepisów ich autorstwa do związlejszych projektów wnoszonych do Sejmu przez Radę Ministrów. Po drugie, pierwotny, i tak mocno rozbudowany tekst ustawy uległ poważnym zmianom i uzupełnieniom w wyniku inflacji prawa Unii Europejskiej, która objęła również sektor lotnictwa. Tekst ustawy został więc uzupełniony przez liczne nowe artykuły i ustępy odsyłające do przepisów unijnych, a ponadto dodano przepisy implementujące zasady unijnych dyrektyw. Po trzecie, powstały w praktyce liczne problemy i wątpliwości dotyczące zarówno kompetencji polskich i unijnych organów, jak i stosowania szczegółowych przepisów ICAO oraz unijnych, a także wydanych na podstawie delegacji z polskiej ustawy.

¹ Zob. T. Uszyński. *Prawo lotnicze z komentarzem*, Warszawa 1966.

Wszystko, co wyżej powiedziano, wskazuje, jak trudnego zadania podjęli się młodzi prawnicy, eksperci w zakresie międzynarodowego i krajowego prawa lotniczego, komentujący kolejne działy i przepisy ustawy. Ażeby właściwie wyjaśnić znaczenie komentowanego przepisu czy grupy przepisów, muszą przecież

- uwzględnić jego znaczenie w kontekście innych przepisów ustaw,
- wskazać obowiązujące w danym zakresie przepisy międzynarodowe, w tym unijne, przynajmniej z najwięźlejszym określeniem ich treści,
- w podobny sposób uwzględnić krajowe przepisy „związkowe” oraz rozporządzenia wykonawcze,
- wskazać też w miarę potrzeby odpowiednie orzeczenia i pozycje literatury.

Komentarze wykazują różnice, gdy chodzi o uwzględnienie tła historycznego regulacji międzynarodowych czy też orzecznictwa i doktryny, zależnie od materii. Autorzy kierowali się przede wszystkim własnym przekonaniem o najlepszej prezentacji przedmiotu poddanego analizie.

Wszystko to sprawia, że nasz komentarz nie mógł być szczuplejszy.

Dr hab. Marek Żylicz

USTAWA

z dnia 3 lipca 2002 r.

Prawo lotnicze¹

(tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 1393; zm.: Dz. U. z 2013 r. poz. 829;
z 2014 r. poz. 768; z 2015 r. poz. 978, poz. 1221, poz. 1586, poz. 1893)

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 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.);
- 4) dyrektywy Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotyczącej Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA) (Dz. Urz. WE L 302 z 01.12.2000, str. 57; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 75);
- 5) 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.);
- 6) 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);
- 7) 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);

-
- 8) 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.);
 - 9) dyrektywy 2004/82/WE Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (Dz. Urz. UE L 261 z 06.08.2004, str. 24; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 19, t. 7, str. 74, z późn. zm.);
 - 10) 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 z 27.04.2006, str. 22);
 - 11) 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);
 - 12) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz. Urz. UE L 70 z 14.03.2009, str. 11).

DZIAŁ I

Przepisy ogólne

ROZDZIAŁ 1

Zakres regulacji i definicje

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

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

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

4. 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, art. 44, art. 59a ust. 6, art. 60, art. 66 ust. 1a–1d i ust. 3, art. 66a, art. 66b, art. 68 ust. 2, 2e i 2f, art. 69 ust. 1–3, art. 74–76, art. 82 pkt 7, art. 89, art. 92, art. 93a pkt 5, art. 104 ust. 4–9, art. 119–126, art. 128, art. 130, art. 133, art. 134 ust. 1–1f, art. 135 ust. 3 pkt 3, art. 135a ust. 1 pkt 8, art. 136, art. 137 ust. 1–4, art. 140, art. 140a–140d, art. 149, art. 149a, art. 150, art. 153a ust. 2 i 3, art. 153b, art. 193 ust. 1b i 1c oraz art. 207 ust. 8 ustawy, z zastrzeżeniem ust. 5.

5. W przypadku wykorzystywania:

- 1) polskich i obcych państwowych statków powietrznych do prowadzenia działalności innej niż służba publiczna,
- 2) lotnisk lotnictwa państwowego do startów i lądowań cywilnych statków powietrznych oraz statków, o których mowa w pkt 1,

przepisy ustawy stosuje się odpowiednio.

6. Nadzór nad działalnością lotnictwa państwowego, z zastrzeżeniem przepisów ustawy, sprawują odpowiednio ministrowie właściwi ze względu na przynależność

jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem państwowego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem.

7. (uchylony).

8. Przepisy prawa lotniczego dotyczące przewozów lotniczych stosuje się odpowiednio do nieodpłatnych przewozów dokonywanych przez przewoźnika lotniczego.

Przepisy ustawy – Prawo lotnicze stosuje się do lotnictwa cywilnego, za które zgodnie z art. 1 ust. 3 pr. lot. uważa się wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego. Podział lotnictwa na cywilne i państwowe nawiązuje do podziału na statki powietrzne cywilne i państwowe przyjętego w Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 zał. z późn. zm.), który wszedł w miejsce nieco innego, wcześniejszego podziału na statki prywatne i państwowe zawartego w Konwencji zarządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r. (Dz. U. z 1929 r. Nr 6, poz. 54 z późn. zm.).

Lotnictwo cywilne jest działalnością polegającą na wykorzystaniu statków powietrznych do różnych celów – transportu lotniczego, innych usług lotniczych (rolnictwa, leśnictwa), a także sportu (szybownictwa, spadochroniarstwa, sportu balonowego, lotniarstwa), szkoleń lotniczych i badań naukowych (pomiarów meteorologicznych, badań skażenia atmosfery) itd. Systematyka lotnictwa cywilnego została szczegółowo przedstawiona w komentarzu do art. 1 ust. 3 pr. lot.

Nieodłącznym elementem lotnictwa są statki powietrzne (*aircraft*). Nie ma powszechnie przyjętej definicji statku powietrznego. W załącznikach do konwencji chicagowskiej: załączniku 6 – „Eksploatacja statków powietrznych” – cz. I, „Międzynarodowy, zarobkowy transport lotniczy – samoloty” (Dz. Urz. ULC z 2014 r. poz. 51); cz. II, „Międzynarodowe lotnictwo ogólne – samoloty” (Dz. Urz. ULC z 2014 r. poz. 45); cz. III, „Operacje międzynarodowe – śmigłowce” (Dz. Urz. ULC z 2014 r. poz. 52) i załączniku 7 – „Znaki przynależności państwowej oraz rejestracyjne” (Dz. Urz. ULC z 2013 r. poz. 58), statek powietrzny określono jako każde urządzenie, które może się utrzymywać w atmosferze wskutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza na powierzchnię ziemi. Z definicji tej wyłączone zostały urządzenia poruszające się bez względu na oddziaływanie powietrza (pociski rakietowe, pojazdy latające wyposażone w silniki rakietowe, używane np. do wynoszenia ładunków w przestrzeń kosmiczną) oraz poduszkowce. Załącznik 7 do konwencji chicagowskiej wprowadza też podział na statki powietrzne cięższe od powietrza (*heavier-than-air aircraft*), definiując je jako dowolne statki powietrzne, których siła nośna powstaje z reakcji aerodynamicznej, oraz statki powietrzne lżejsze od powietrza (*lighter-than-air aircraft*), czyli dowolne statki powietrzne, utrzymywane w locie przez siłę aerostatyczną. Polskie prawo lotnicze definiuje statek powietrzny nieco szerzej, jako urządzenie

zdołne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża. Zgodnie z art. 33 ust. 1 pr. lot. minister właściwy do spraw transportu określił, uwzględniając przepisy międzynarodowe, klasyfikację statków powietrznych². Warto zaznaczyć, że wspomniane załączniki do konwencji chicagowskiej wyróżniają także pojęcie samolotu (*aeroplane*) i definiują je jako „napędzany, cięższy od powietrza, statek powietrzny, uzyskujący swoją siłę nośną w locie głównie w wyniku powstawania sił aerodynamicznych na powierzchniach będących nieruchomymi w danych warunkach lotu”.

Z punktu widzenia prawa statek powietrzny jest rzeczą ruchomą, której prawo przypisuje szczególny status (*sui generis*). Przez rejestrację statek powietrzny nabywa przynależność państwową. Jej efektem jest prawo państwa rejestracji do sprawowania opieki i kontroli nad statkiem powietrzny. Powstaje w ten sposób więź publicznoprawna analogiczna do istniejącej między państwem a statkiem morskim noszącym jego banderę czy też między państwem a zarejestrowanym w nim obiektem kosmicznym.

Drugim, obok statków powietrznych, podstawowym elementem składającym się na lotnictwo jest przestrzeń powietrzna. Zarówno międzynarodowe, jak i polskie prawo lotnicze nie wyjaśniają tego pojęcia. Trzeba zaznaczyć, że w terminologii międzynarodowego prawa lotniczego używano go wymiennie z terminem „atmosfera”³. Bez odpowiedzi pozostaje pytanie, gdzie znajduje się górna granica przestrzeni powietrznej lub dolna granica przestrzeni kosmicznej (co miałyby też znaczenie dla definicji statku powietrznego). Delimitacją przestrzeni kosmicznej zajmował się głównie Podkomitet Prawny Komitetu do spraw Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej (*Committee on the Peaceful Uses of Outer Space – COPUOS*)⁴ – organ pomocniczy Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) – oraz Komitet I – Polityczny Zgromadzenia Ogólnego ONZ. Zgromadzenie Ogólne ONZ w wielu rezolucjach⁵ wzywało COPUOS do kontynuowania prac nad tym zagadnieniem. Jednocześnie w doktrynie pojawiły się różnorodne teorie dotyczące tego, gdzie powinna przebiegać granica oddzielająca przestrzeń powietrzną i kosmiczną. Dominuje pogląd, że przestrzeń kosmiczna rozpoczyna się na wysokości odpowiadającej najniższemu perygeum sztucznego satelity Ziemi utrzymującego się na orbicie, czyli obecnie na

² Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. poz. 1032).

³ Zob. np. konwencja paryska; konwencja iberoamerykańska dotycząca żeglugi powietrznej podpisana w Madrycie dnia 1 listopada 1926 r.; konwencja o lotnictwie handlowym podpisana w Hawanie dnia 20 lutego 1928 r.

⁴ COPUOS został powołany na mocy rezolucji nr 1472 (XIV) z dnia 12 grudnia 1959 r. o znamienym tytule *International co-operation in the Peaceful Uses of Outer Space*. COPUOS początkowo liczył 24 członków, a od 2007 r. – 69. W jego ramach działają dwa Podkomitety: Prawny i Naukowo-Techniczny.

⁵ Np. rezolucje: nr 2260 (XXII) z dnia 3 listopada 1967 r.; nr 2453 B (XXIII) z dnia 20 grudnia 1968 r.; nr 2601 A (XXIV) z dnia 16 grudnia 1969 r.; nr 2733 (XXV) z dnia 16 grudnia 1970 r.

Marek Żylicz – doktor habilitowany nauk prawnych, wybitny specjalista z dziedziny międzynarodowego prawa lotniczego; przez wiele lat wspierał PLL LOT oraz administrację lotniczą w zagadnieniach z zakresu prawa lotniczego; prowadził działalność akademicką w zakresie prawa międzynarodowego i lotniczego na Uniwersytecie Warszawskim, w SGPiS (obecnie Szkoła Główna Handlowa), na Uczelni Łazarskiego oraz na stanowisku profesora w Wyższej Szkole Handlowej w Radomiu; jest członkiem Rady Naukowej Instytutu Prawa Międzynarodowego na Wydziale Prawa i Administracji UW oraz członkiem honorowym Stowarzyszenia Prawa Międzynarodowego (ILA).

Komentarz zawiera analizę przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze regulującej stosunki prawne z zakresu lotnictwa, przede wszystkim cywilnego, ale w pewnej części również państwowego. Na pojęcie lotnictwa, do którego odnoszą się stosunki prawne normowane przez prawo lotnicze, składają się takie jego podstawowe elementy, jak:

- przestrzeń powietrzna,
- statki powietrzne,
- załogi statków powietrznych,
- właściciele i użytkownicy (operatorzy) statków powietrznych,
- podmioty wykonujące przewóz lub inne usługi lotnicze,
- podmioty obsługujące oraz zabezpieczające eksploatację i ruch statków powietrznych,
- infrastruktura naziemna lotnictwa i jej strefy ochronne.

Autorzy – prawnicy, eksperci w zakresie międzynarodowego i krajowego prawa lotniczego – wskazali również na inne krajowe przepisy, które muszą być uwzględnione przy stosowaniu prawa lotniczego (np. rozporządzenia wykonawcze), oraz na obowiązujące w danym zakresie przepisy międzynarodowe, w tym unijne, powołując się w miarę potrzeby na odpowiednie orzecznictwo i literaturę przedmiotu.

Komentarz przeznaczony jest dla prawników praktyków, w tym dla radców prawnych, adwokatów, sędziów i prokuratorów, a także dla pracowników linii lotniczych i lotnisk oraz instytucji związanych z lotnictwem, np. firm ubezpieczeniowych. Zainteresuje również przedstawicieli nauki prawa lotniczego.



ZAMÓWIENIA:

INFOLINIA 801 04 45 45, FAX 22 535 80 01
ZAMOWIENIA@WOLTERSKLUWER.PL
WWW.PROFINFO.PL

ISBN 978-83-264-9701-8

