

Spis treści

Wykaz skrótów	IX
Bibliografia	XV
Przedmowa	XXXIX
Rozdział I. Wprowadzenie. Zagadnienia ogólne	1
§ 1. Tło historycznego rozwoju prawa lotniczego	1
§ 2. Zarządzanie lotniskami. Reżim prawny	5
I. System Chicagowski	6
II. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)	7
III. Załączniki do Konwencji chicagowskiej	7
IV. System europejski	8
V. Prawo krajowe	13
VI. Krajowe dokumenty strategiczne w zakresie lotnisk	15
§ 3. Zakres pojęciowy – definicje	17
I. Lotnisko/Port Lotniczy	17
II. Zarządzający portem lotniczym	18
Rozdział II. Zarządzający portem lotniczym jako podmiot gospodarczy ...	21
§ 1. Wstęp	21
§ 2. Geneza rozwoju portów lotniczych jako podmiotów gospodarczych i biznesowych	25
§ 3. Czynniki wpływające na zmianę struktur właścicielskich i sposobu zarządzania portami lotniczymi	27
I. Deregulacja rynku lotniczego w Stanach Zjednoczonych	28
II. Deregulacja w Unii Europejskiej	30
III. W kierunku komercjalizacji	34
IV. Prywatyzacja. Zaangażowanie sektora prywatnego	35
V. Działalność komercyjna	38
VI. <i>Low cost</i> a porty lotnicze	39
VII. Marketing	40
§ 4. Stosunki własnościowe	42
I. Status prawny zarządzających portami lotniczymi	42
II. Własność i zarządzanie portami lotniczymi według ICAO	42

III. Własność i zarządzanie portami lotniczymi według <i>Airport Council International (ACI)</i>	47
IV. Krajowe regulacje prawne	50
1. Właściciel lotniska – pojęcie	50
2. Katalog podmiotów uprawnionych do założenia lotniska ..	52
3. Katalog podmiotów uprawnionych do zarządzania lotniskami	54
V. Instrumenty kontroli i nadzoru Państwa w spółkach będących właścicielami, założycielami lub zarządzającymi lotniskami. Kontrola sfery kapitałowej i zarządczej	56
1. Kontrola kapitałowa na gruncie znowelizowanej ustawy – Prawo lotnicze	57
2. Kontrola w sferze zarządczej na gruncie znowelizowanej ustawy – Prawo lotnicze. Złoty sprzeciw	62
3. Aspekt cywilnoprawny „złotego weta”	66
4. Ocena regulacji	68
VI. Struktura własnościowa i model zarządzania w polskich portach lotniczych	74
VII. Porty regionalne	79
§ 5. Zarządzanie portem lotniczym jako lotnicza działalność gospodarcza	91
I. Zarządzanie lotniskami w polskim prawie działalności gospodarczej	92
1. Uwagi ogólne	92
2. Zezwolenie na zarządzanie portem lotniczym	94
3. Odmowa udzielenia, ograniczenie lub cofnięcie zezwolenia (art. 175 ust. 3–4a PrLot)	97
4. Obowiązki zarządzającego wynikające z posiadania zezwolenia	99
II. Obowiązki zarządzającego portem lotniczym jako podmiotu prowadzącego lotniczą działalność gospodarczą	100
§ 6. Wnioski	105
Rozdział III. Zarządzający portem lotniczym w obszarze <i>safety</i> i <i>security</i> ..	109
§ 1. Wstęp	109
§ 2. Bezpieczeństwo operacyjne – <i>Safety</i>	110
I. Rys historyczny	110
II. System zarządzania bezpieczeństwem. Podręcznik	113
III. Międzynarodowe regulacje prawne dotyczące lotnisk w obszarze <i>safety</i>	118
IV. Bezpieczeństwo operacyjne w europejskim systemie prawnym	119

1. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) ..	121
2. Europejski program bezpieczeństwa lotniczego (ang. <i>European Aviation Safety Programme – EASP</i>). SMS .	124
3. SMS w regulacjach unijnych	126
V. Regulacje krajowe w obszarze bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego	131
1. Ustawa prawo lotnicze	132
2. Akty wykonawcze	135
VI. Instrukcja operacyjna lotniska	139
VII. Certyfikacja lotniska	142
VIII. Zadania zarządzającego w obszarze <i>safety</i> . Podsumowanie	143
§ 3. Zapobieganie aktom bezprawnej ingerencji. <i>Security</i>	146
I. Rys historyczny	146
II. Terroryzm lotniczy w aktach prawa międzynarodowego przed 11.9.2001 r.	147
III. Terroryzm lotniczy w aktach prawa międzynarodowego po 11.9.2001 r.	149
IV. Terroryzm lotniczy w europejskim prawie lotniczym przed 11.9.2001 r.	149
V. Bezpieczeństwo lotnicze w Unii Europejskiej po 11.9.2001 r. ..	150
§ 4. Analiza zagrożeń związanych z zarządzaniem portem lotniczym w zakresie bezpieczeństwa antyterrorystycznego. Obowiązki zarządzającego w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i minimalizowania występowania ryzyk	162
§ 5. Organy odpowiedzialne za zabezpieczenie i nadzór nad bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego – wprowadzenie	165
I. Bezpieczeństwo na lotnisku	166
II. Obowiązki zarządzającego na gruncie prawa polskiego w zakresie <i>security</i> – podstawy prawne	169
III. Załącznik 17 do Konwencji chicagowskiej	170
IV. Ustawa z 3.7.2002 r. – Prawo lotnicze. Nowela z 2011 r.	171
V. Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego (KPOLC) ...	172
VI. Zadania Zarządzających portami lotniczymi w zakresie <i>security</i> w świetle nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze z 2011 r.	176
VII. Obowiązek wyznaczenia i ochrony stref zastrzeżonych	181
§ 6. Model kontroli bezpieczeństwa i wykonywania zadań z zakresu <i>security</i> na gruncie krajowym	187
§ 7. Aspekt finansowy	189
§ 8. Regulacje porządkowe jako uzupełnienie systemu bezpieczeństwa w obszarze <i>safety</i> i <i>security</i>	190

§ 9. Podsumowanie	193
Rozdział IV. Odpowiedzialność deliktowa zarządzającego portem lotniczym	197
§ 1. Wstęp	197
§ 2. Odpowiedzialność deliktowa. Uwagi ogólne na tle sytuacji prawnej zarządzającego portem lotniczym	198
I. Delikt jako źródło zobowiązania	198
II. Odpowiedzialność cywilna przedsiębiorcy	199
1. Spółki kapitałowe	200
2. Państwowe osoby prawne	203
III. Zarządzający jako podmiot wykonujący funkcje państwa	205
IV. Outsourcing	211
V. Podsumowanie	212
§ 3. Odpowiedzialność cywilna w prawie lotniczym	212
§ 4. Źródła odpowiedzialności cywilnej zarządzającego portem lotniczym	215
I. Podstawy (źródła) odpowiedzialności zarządzającego	216
1. Umowa	216
2. Decyzja administracyjna	219
3. Czyn niedozwolony	222
II. Obszar bezpieczeństwa operacyjnego portu (<i>safety</i>) jako źródło powstania szkody i odpowiedzialności cywilnej zarządzającego portem lotniczym	223
III. Obszar zapobiegania aktom bezprawnej ingerencji (<i>security</i>) jako źródło powstania szkody i odpowiedzialności cywilnej zarządzającego portem lotniczym	226
IV. Obszar działań zarządzającego nie będących działalnością lotniczą jako źródło powstania szkody i odpowiedzialności cywilnej	229
§ 5. Zasada odpowiedzialności cywilnej zarządzającego portem lotniczym	230
I. Zarządzający na gruncie wyroków hałasowych	232
II. Uzasadnienie dla zastosowania odpowiedzialności na zasadzie ryzyka a zarządzający portem lotniczym	235
III. Przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody a zarządzający portem lotniczym	240
IV. Odpowiedzialność na zasadzie winy a zarządzający portem lotniczym. Domniemanie winy	257
§ 6. Podsumowanie. Optymalna regulacja prawna	265
Zakończenie i wnioski końcowe	275
Indeks rzeczowy	281