

**Prawo lotnicze.  
Ustawa o szczególnych  
zasadach przygotowania  
i realizacji inwestycji  
w zakresie lotnisk użytku  
publicznego. Komentarz**

Przejdź do produktu na [ksiegarnia.beck.pl](https://ksiegarnia.beck.pl)

# 1. Prawo lotnicze<sup>1</sup>

z dnia 3 lipca 2002 r. (Dz.U. Nr 130, poz. 1112)

Tekst jednolity z dnia 17 września 2020 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 1970)<sup>2</sup>

(zm.: Dz.U. 2020, poz. 1378; 2021, poz. 784, poz. 847, poz. 1898; 2022, poz. 655)

## Dział I. Przepisy ogólne

**Literatura:** *M. Bujnowski*, Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna – ambicje a rzeczywistość, w: *Z. Galicki, K. Myszone-Kostrzewa* (red.), 50 lat konwencji tokijskiej – bezpieczeństwo żeglugi lotniczej z perspektywy przestrzeni powietrznej i kosmicznej. Księga dedykowana Profesorowi Markowi Żyliczowi, Warszawa 2014; *C. Berezowski*, Międzynarodowe prawo

---

<sup>1</sup> Odnośnik nr 1: Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:

- 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 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.);
- 3) 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);
- 4) 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);
- 5) 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);
- 6) 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);
- 7) 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);
- 8) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich oraz zmiany rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 i dyrektywy 2009/22/WE (dyrektywy w sprawie ADR o sporach konsumenckich) (Dz.Urz. UE L 165 z 18.06.2013, str. 63).

<sup>2</sup> Tekst jednolity ogłoszono dnia 6.11.2020 r.

lotnicze, Warszawa 1964; *C. Berezowski*, Prawo międzynarodowe publiczne, cz. 2, Warszawa 1969; *L. Dubiński*, Zadania i formy działania Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, w: *H. Jafernik, R. Fellner* (red.), Prawo i procedury lotnicze, Gliwice 2015; *P. Fastnacht-Stupnicki, P. Kasprzyk*, Od JAA do EASA, ewolucja europejskiego systemu prawnego w zakresie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, w: *A. Konert* (red.), Internacjonalizacja i europeizacja prawa lotniczego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Marka Żylicza, Warszawa 2015; *Z. Galicki*, Charakter prawny międzynarodowych wzorów i zaleceń metod ICAO, Warszawa 1971; *R. Hauser, M. Wierzbowski* (red.), Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, Warszawa 2021; *S. Kaczyńska*, Terroryzm lotniczy w międzynarodowym i unijnym systemie prawnym, Przegląd Komunikacyjny 2009, Nr 11–12; *A. Kunert-Diallo, M. Żylicz*, Potrzeba zmian w prawie lotniczym (wnioski po katastrofie smoleńskiej), PiP 2012, Nr 4; *K. Myszona-Kostrzewa*, Pojęcie i status prawny państwowego statku powietrznego na podstawie konwencji chicagowskiej z 1944 r., w: *Z. Galicki, T. Kamiński, K. Myszona-Kostrzewa* (red.), Manfred Lachs – wybitny prawnik świata, Warszawa 2011; *M. Piotrowski*, Status prawny statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego – wybrane zagadnienia, w: *E. Dynia, L. Brodowski* (red.), Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie, Rzeszów 2017; *M. Polkowska*, Umowa przewozu i odpowiedzialność przewoźnika w międzynarodowym transporcie lotniczym, Warszawa 2003; *M. Polkowska, I. Szymajda*, Konwencja montrealaska. Komentarz. Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego, Warszawa 2004; *M. Strus-Wołos*, Zastosowanie konwencji montrealaskiej do roszczeń odszkodowawczych przeciwko skarbowi państwa związanych z katastrofą smoleńską, Pal. 2015, Nr 3–4; *K. Wojciechowska*, Lotniskowy obszar ograniczonego użytkowania, Warszawa 2019; *S. Zajas*, Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym na lotniskach, Zeszyty Naukowe AON 2007, Nr 2 (67); *M. Żylicz* (red.), Prawo lotnicze. Komentarz, Warszawa 2016; *M. Żylicz*, Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe, Warszawa 2011.

## Rozdział 1. Zakres regulacji i definicje

### Art. 1. [Zakres stosowania]

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 to 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. 17, 22 pkt 2 i ust. 23, art. 33, art. 35 ust. 2, art. 43, art. 44, art. 59a ust. 6, art. 60, art. 66 ust. 1a–1d i 3, art. 66a, art. 66b, art. 68 ust. 2, 2e i 2f, art. 69 ust. 1–3, art. 74–76, art. 82 ust. 1 pkt 6–8, ust. 1a, 1b i 3–8, art. 87, art. 87<sup>1</sup> ust. 1–8 i 10, art. 87<sup>2</sup>, art. 87<sup>4</sup> ust. 1, 2, 4 i 5, art. 87<sup>5</sup> ust. 1–4, art. 87<sup>6</sup>–87a, art. 89, art. 92, art. 93a ust. 1 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. 2 pkt 8, art. 136, art. 137 ust. 1–4,

art. 140–140e, art. 149, art. 149a, art. 150, art. 153a ust. 2–4, art. 153b, art. 193 ust. 5 oraz art. 207 ust. 8, 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.

7–8. (*uchylone*)

#### Spis treści

	Nb
1. Zakres przedmiotowy PrLot . . . . .	1
2. Zastosowanie PrLot do lotnictwa państwowego . . . . .	2
3. Nadzór nad lotnictwem państwowym . . . . .	3

1. **Zakres przedmiotowy PrLot.** Ustawa PrLot reguluje na podstawie art. 1 ust. 1 1 stosunki prawne z zakresu lotnictwa cywilnego.

Zgodnie z definicją legalną z art. 1 ust. 3 PrLot lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego. Z kolei pod pojęciem **lotnictwa państwowego** ustawodawca ujmuje państwowe statki powietrzne, załogi tych statków oraz lotniska państwowe wykorzystywane wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych.

Pojęcie polskiego państwowego statku powietrznego – zob. komentarz do art. 2 PrLot, Nb 3.

Pojęcie statku powietrznego – zob. komentarz do art. 2 PrLot, Nb 2.

Jak wskazuje się w literaturze przedmiotu, podział lotnictwa na lotnictwo cywilne i lotnictwo państwowe nawiązuje do podziału na statki powietrzne cywilne i państwowe, przyjętego w Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago 7.12.1944 r. (Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 ze zm.). Lotnictwo cywilne stanowi działalność polegającą na wykorzystaniu statków powietrznych do celów takich jak: transport lotniczy, inne usługi lotnicze, sport, szkolenia lotnicze, badania naukowe (*K. Myszona-Kostrzewa*, w: *M. Żylicz* (red.), *Prawo lotnicze*, 2016, s. 40, 46).

Komentowana ustawa ma przede wszystkim zastosowanie do polskiego lotnictwa cywilnego. W zakresie ustalonym przez PrLot stosuje się ją także, na podstawie art. 1 ust. 2, do obcego lotnictwa cywilnego.

Przepisy polskiego prawa lotniczego stosuje się do statków powietrznych wpisanych do polskiego rejestru statków cywilnych, znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub na obszarach, na których żadne państwo nie sprawuje suwerenności. Podlegają one wówczas wyłącznej władzy państwa polskiego. Każde

państwo posiada bowiem, na mocy art. 1 konwencji chicagowskiej, całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium. Konsekwencją, ustanowionej w tym przepisie zasady suwerenności terytorialnej, jest zwierzchnictwo terytorialne. Oznacza ono, że wszystkie osoby i rzeczy znajdujące się na terytorium państwa podlegają jego władzy i prawu (*K. Myszone-Kostrzewa*, w: *M. Żylicz* (red.), *Prawo lotnicze*, 2016, s. 43–44).

- 2 2. Zastosowanie PrLot do lotnictwa państwowego.** Co do zasady, PrLot nie stosuje się do lotnictwa państwowego. Jednak na podstawie odesłania z art. 1 ust. 4 PrLot do lotnictwa państwowego mają zastosowanie wskazane w nim regulacje. Są nimi przepisy: art. 1 ust. 6, art. 2–9, art. 14, art. 17 ust. 17, 22 pkt 2 i ust. 23, art. 33, art. 35 ust. 2, art. 43, 44, 59a ust. 6, art. 60, 66 ust. 1a–1d i 3, art. 66a, 66b, 68 ust. 2, 2e i 2f, art. 69 ust. 1–3, art. 74–76, 82 ust. 1 pkt 6–8, ust. 1a, 1b i 3–8, art. 87, 87<sup>1</sup> ust. 1–8 i 10, art. 87<sup>2</sup>, 87<sup>4</sup> ust. 1, 2, 4 i 5, art. 87<sup>5</sup> ust. 1–4, art. 87<sup>6</sup>–87a, 89, 92, 93a ust. 1 pkt 5, art. 104 ust. 4–9, art. 119–126, 128, 130, 133, 134 ust. 1–1f, art. 135 ust. 3 pkt 3, art. 135a ust. 2 pkt 8, art. 136, 137 ust. 1–4, art. 140–140e, 149, 149a, 150, 153a ust. 2–4, art. 153b, art. 193 ust. 5 oraz art. 207 ust. 8, z zastrzeżeniem ust. 5.

Ustawodawca jednocześnie zastrzegł w art. 1 ust. 5 PrLot, że przepisy PrLot stosuje się odpowiednio w przypadku wykorzystywania polskich i obcych państwowych statków powietrznych do prowadzenia działalności innej niż służba publiczna, lotnisk lotnictwa państwowego do startów i lądowań cywilnych statków powietrznych oraz statków, o których mowa w art. 1 ust. 5 pkt 1 PrLot.

Pojęcie statku powietrznego – zob. komentarz do art. 2 PrLot, Nb 2.

W literaturze wskazuje się, że w wykazie zawartym w art. 1 ust. 4 PrLot jako przepis prawa lotniczego, który stosuje się również do lotnictwa państwowego w naszym kraju powinien zostać umieszczony także art. 46 ust. 2 PrLot – zob. komentarz do art. 46 PrLot, Nb 1.

Wynika to z tego, że stosowanie wymogów technicznych lotnictwa cywilnego określonych w załącznikach do konwencji chicagowskiej oraz w przepisach europejskich, które bazując na normach oraz zaleceniach ICAO, rozszerzają je w odniesieniu do lotnictwa państwowego – jedynie zwiększa bezpieczeństwo operacji lotniczych tego ostatniego (*M. Berezowski*, w: *M. Żylicz* (red.), *Prawo lotnicze*, 2016, s. 201).

- 3 3. Nadzór nad lotnictwem państwowym.** Na podstawie art. 1 ust. 6 PrLot nadzór nad działalnością lotnictwa państwowego sprawują odpowiednio ministrowie właściwi ze względu na przynależność jednostki, będącej właścicielem lub użytkownikiem państwowego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem.

Pojęcie zarządzającego lotniskiem – zob. komentarz do art. 2 PrLot, Nb 8.

Zasada ta ma zastosowanie z zastrzeżeniem przepisów PrLot, co oznacza, że w danej sprawie może ono wskazywać inny organ nadzorczy.

Organem sprawującym nadzór nad polskim lotnictwem cywilnym i nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej jest minister właściwy do spraw transportu – zob. komentarz do art. 16 PrLot, Nb 1.

W przypadku statków wojskowych nadzór sprawuje Minister Obrony Narodowej, a w odniesieniu do statków wykorzystywanych w służbach porządkowych nadzór sprawuje minister właściwy do spraw wewnętrznych (*K. Myszone-Kostrzewa*, w: *M. Żylicz* (red.), *Prawo lotnicze*, 2016, s. 51).

**Art. 2. [Definicje legalne]**

W rozumieniu przepisów ustawy:

- 1) statkiem powietrznym jest urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża;
- 2) polskim państwowym statkiem powietrznym jest:
  - a) statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej (wojskowy statek powietrzny),
  - b) statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego);
- 3) użytkownikiem statku powietrznego jest jego właściciel lub inna osoba wpisana jako użytkownik do rejestru statków powietrznych;
- 4) lotniskiem jest wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk;
- 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;
- 6) część lotnicza lotniska to obszar trwale przeznaczony do startów i lądowań statków powietrznych oraz do związanego z tym ruchu statków powietrznych, wraz z urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu, do którego dostęp jest kontrolowany;
- 7) zarządzającym lotniskiem jest podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych;
- 8) lądowaniem handlowym jest lądowanie w celu zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, przewożonych odpłatnie;
- 9) lotem handlowym jest lot związany z lądowaniem handlowym;
- 10) lotem międzynarodowym jest lot, w trakcie którego następuje przekroczenie granicy państwowej;
- 11) lotem tranzytowym jest lot w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, rozpoczynający się i kończący poza jej terytorium;
- 12) lotem długodystansowym jest jednoodcinkowy lot na dystansie, którego pokonanie wymaga minimum 8 godzin lotu statku powietrznego;
- 13) przewozem lotniczym jest lot lub seria lotów, w których przewozi się pasażerów, towary lub pocztę, za wynagrodzeniem, w tym na podstawie umowy o czasowym oddaniu lub wzięciu statku powietrznego do użytkowania;
- 14) regularnym przewozem lotniczym jest przewóz lotniczy, jeżeli w każdym locie miejsca w statkach powietrznych przeznaczone do przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty są publicznie oferowane do nabycia, a przewóz jest wykonywany między tymi samymi punktami według opublikowanego rozkładu lotów albo w stałych odstępach czasu lub z częstotliwością wskazującą na regularność lotów;

- 15) przewozem czarterowym jest przewóz lotniczy dokonywany na podstawie umowy czarteru lotniczego, w której przewoźnik lotniczy oddaje do dyspozycji czarterującego określoną liczbę miejsc lub pojemność statku powietrznego w celu wykonania określonego przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, wskazanych przez czarterującego;
- 16) przewoźnikiem lotniczym jest podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji – w przypadku polskiego przewoźnika lotniczego, lub na podstawie odpowiedniego aktu właściwego organu obcego państwa – w przypadku obcego przewoźnika lotniczego;
- 17) portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych;
- 18) obowiązki użyteczności publicznej polegają na zobowiązaniu:
  - a) przewoźnika lotniczego do zapewnienia świadczenia usług przewozu lotniczego, spełniających określone wymogi co do ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i taryf, których przewoźnik lotniczy nie spełniałby, kierując się jedynie interesem handlowym,
  - b) zarządzającego lotniskiem do zapewnienia funkcjonowania lotniska, z zachowaniem określonych wymagań, których zarządzający lotniskiem nie spełniłby, kierując się jedynie interesem handlowym lub statutowym – na warunkach określonych zgodnie z niniejszą ustawą;
- 19) EASA jest Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1);
- 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 obsłu-

- gudającej 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 2020 r. poz. 838), 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.

## Spis treści

	Nb
1. Definicje legalne . . . . .	1
2. Statek powietrzny . . . . .	2
3. Polski państwowy statek powietrzny . . . . .	3
4. Użytkownik statku powietrznego . . . . .	4
5. Lotnisko . . . . .	5
6. Lądowisko . . . . .	6
7. Część lotnicza lotniska . . . . .	7
8. Zarządzający lotniskiem . . . . .	8
9. Lądowanie handlowe . . . . .	9
10. Lot handlowy . . . . .	10
11. Lot międzynarodowy . . . . .	11
12. Lot tranzytowy . . . . .	12
13. Lot długodystansowy . . . . .	13
14. Przewóz lotniczy . . . . .	14
15. Regularny przewóz lotniczy . . . . .	15
16. Przewóz czarterowy . . . . .	16
17. Przewoźnik lotniczy . . . . .	17
18. Port lotniczy . . . . .	18
19. Obowiązek użyteczności publicznej . . . . .	19
20. EASA . . . . .	20
21. Akt bezprawnej ingerencji . . . . .	21
22. Służba ochrony lotniska . . . . .	22
23. Państwo trzecie . . . . .	23
24. Scentralizowana infrastruktura . . . . .	24



**1 1. Definicje legalne.** W art. 2 PrLot ustawodawca zawarł definicje legalne pojęć używanych w ustawie.

W orzecznictwie podkreśla się, że wprowadzenie do tekstu prawnego definicji zwanej legalną oznacza, że nie ma ona charakteru opinii, porady czy tezy (podmiotów stosujących prawo) w zakresie rozumienia zdefiniowanego pojęcia (uchw. NSA(5) z 30.10.2000 r., OPK 16/00, Legalis).

Słowniczek ustawy w komentowanym przepisie nie zawiera wszystkich definicji zawartych w PrLot. Należą do nich np. pojęcia:

- 1) lotnictwa państwowego z art. 1 ust. 3 PrLot – zob. komentarz do art. 1 PrLot, Nb 1;
- 2) lotniska użytku publicznego z art. 54 ust. 2 PrLot – zob. komentarz do art. 54 PrLot, Nb 1;
- 3) lotów lokalnych z art. 54 ust. 5 PrLot – zob. komentarz do art. 54 PrLot, Nb 3;
- 4) zakładającego lotnisko użytku publicznego z art. 55 ust. 2 PrLot – zob. komentarz do art. 55 PrLot, Nb 2;
- 5) zarządzającego lotniskiem użytku publicznego z art. 59 ust. 6 PrLot – zob. komentarz do art. 59 PrLot, Nb 2;
- 6) lotnisk międzynarodowych z art. 73 ust. 1 PrLot – zob. komentarz do art. 73 PrLot, Nb 1;
- 7) opłat lotniskowych z art. 75 ust. 1 PrLot – zob. komentarz do art. 75 PrLot, Nb 1;
- 8) lotniczych urządzeń naziemnych z art. 86 ust. 1 PrLot – zob. komentarz do art. 86 PrLot, Nb 1;
- 9) przeszkody lotniczej z art. 87<sup>1</sup> ust. 1 PrLot – zob. komentarz do art. 87<sup>1</sup> PrLot, Nb 1;
- 10) członka personelu lotniczego z art. 94 ust. 2 PrLot – zob. komentarz do art. 94 PrLot, Nb 3;
- 11) załogi statku powietrznego, dowódcy statku powietrznego z art. 113 PrLot – zob. komentarz do art. 113 PrLot;
- 12) służby ratownictwa medycznego z art. 103ca ust. 4 PrLot – zob. komentarz do art. 103ca PrLot, Nb 1;
- 13) załogi statku powietrznego z art. 113 ust. 1 PrLot – zob. komentarz do art. 113 PrLot, Nb 1;
- 14) pokazu lotniczego z art. 123 ust. 1a PrLot – zob. komentarz do art. 123 PrLot, Nb 1;
- 15) wypadku lotniczego z art. 134 ust. 2 PrLot – zob. komentarz do art. 134 PrLot, Nb 3;
- 16) zaginięcia statku powietrznego z art. 134 ust. 4 PrLot – zob. komentarz do art. 134 PrLot, Nb 3;
- 17) incydentu lotniczego z art. 134 ust. 5 PrLot – zob. komentarz do art. 134 PrLot, Nb 3;
- 18) poważnego incydentu lotniczego z art. 134 ust. 6 PrLot – zob. komentarz do art. 134 PrLot, Nb 3;
- 19) działań poszukiwawczo-ratowniczych z art. 140a ust. 3 PrLot – zob. komentarz do art. 140a PrLot, Nb 1;
- 20) obszaru poszukiwania z art. 140c ust. 3 PrLot – zob. komentarz do art. 140c PrLot, Nb 1;

- 21) kontroli manualnej z art. 186f ust. 2 PrLot – zob. komentarz do art. 186f PrLot, Nb 1;
- 22) praw przewozowych z art. 190 PrLot – zob. komentarz do art. 190 PrLot;
- 23) osoby eksploatującej statek powietrzny z art. 207 ust. 2 PrLot – zob. komentarz do art. 207 PrLot, Nb 1;

2. **Statek powietrzny.** Zgodnie z art. 2 pkt 1 PrLot statkiem powietrznym jest urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża.

W ujęciu rozdziału 1 załącznika Nr 6 do konwencji chicagowskiej „Eksploracja statków powietrznych”, część I „Międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy – samoloty” (wyd. dziesiąte, Dz.Urz. ULG z 2021 r. poz. 25) statkiem powietrznym (ang. *aircraft*) jest każde urządzenie utrzymujące się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża. Z kolei statek powietrzny cięższy od powietrza, z napędem, wytwarzający swoją siłę nośną w powietrzu, głównie w wyniku aerodynamicznego oddziaływania na powierzchnie, które pozostają stałe w danych warunkach lotu stanowi samolot (ang. *aeroplane*; szerzej *M. Piotrowski*, Status prawny statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego – wybrane zagadnienia, s. 9–25).

Na podstawie art. 3 pkt 28 rozporządzenia 2018/1139 za statek powietrzny uważa się każde urządzenie, które może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi.

W doktrynie podkreśla się, że statek powietrzny stanowi podstawowy, integralny element lotnictwa, do którego odnosi się całe prawo lotnicze. Definicja zaproponowana przez ustawodawcę w komentowanym przepisie jest spójna z definicją statku powietrznego z załączników do konwencji chicagowskiej i przepisach UE (*A. Kunert-Diallo*, w: *M. Żylicz* (red.), Prawo lotnicze, 2016, s. 164).

Statek powietrzny jest rzeczą ruchomą posiadającą szczególny status (*sui generis*). Przez rejestrację nabywa on przynależność państwową (art. 17 konwencji chicagowskiej), której efektem jest prawo państwa rejestracji do sprawowania nad nim opieki i kontroli. Stanowi ono więc publicznoprawną, analogiczną do więzi między państwem a statkiem morskim noszącym jego banderę, czy między państwem a zarejestrowanym w nim obiektem kosmicznym. Z kolei w ramach tzw. zwierzchnictwa samolotowego statek powietrzny jest poddany kontroli państwa rejestracji, które jest odpowiedzialne za rzetelne wykonywanie tej kontroli wobec innych państw (*K. Myszone-Kostrzewa*, w: *M. Żylicz* (red.), Prawo lotnicze, 2016, s. 41, 44).

Statki powietrzne można podzielić na cywilne oraz państwowe (zob. *A. Kunert-Diallo*, w: *M. Żylicz* (red.), Prawo lotnicze, 2016, s. 164). Ustawa PrLot wprowadza także podział państwowych statków powietrznych na polskie i obce (zob. art. 1 ust. 5 pkt 2 PrLot).

Statek powietrzny jest użytkowany przez użytkownika statku powietrznego – zob. komentarz do art. 2 PrLot, Nb 2.

Pojęcie statku powietrznego marginalnie zgodnego – zob. komentarz do art. 71a PrLot.

Pojęcie statku powietrznego kategorii specjalnej – zob. komentarz do art. 53a PrLot.

Ustawodawca poświęca statkom powietrznym dział III PrLot (zob. komentarz do art. 31 i n. PrLot), natomiast ich eksploatację reguluje w dziale VII PrLot (zob. komentarz do art. 157 i n. PrLot).

Warunki dopuszczenia cywilnych statków powietrznych do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej określa art. 31 ust. 1 PrLot – zob. komentarz do tego przepisu.

Cywilne statki powietrzne polegają wpisowi do rejestru cywilnych statków powietrznych, prowadzonego przez Prezesa ULC – zob. komentarz do art. 31 PrLot, Nb 1.

Rejestr cywilnych statków powietrznych – zob. komentarz do art. 34 PrLot.

Niektóre statki powietrzne podlegają ewidencjonowaniu – zob. komentarz do art. 34 PrLot.

Klasyfikacja statków powietrznych – zob. komentarz do art. 33 PrLot.

Wojskowy statek powietrzny, statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego – zob. komentarz do art. 2 PrLot, Nb 3.

Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ustawodawca dopuszcza używanie wyłącznie statku powietrznego, który posiada ważne świadectwo zdatności do lotu – zob. komentarz do art. 45 PrLot.

Statki powietrzne mogą, co do zasady, startować z lotnisk i lądować na lotniskach wpisanych do rejestru lotnisk, których dane techniczne i eksploatacyjne są opublikowane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych – zob. komentarz do art. 66 PrLot, Nb 1.

Statki powietrzne mają prawo korzystać z lotnisk użytku publicznego na równych zasadach – zob. komentarz do art. 67 PrLot, Nb 1.

Zasady odpowiedzialności za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych określa art. 206 PrLot – zob. komentarz do tego przepisu.

- 3 3. Polski państwowy statek powietrzny.** Polskim państwowym statkiem powietrznym jest statek zdefiniowany w art. 2 pkt 2 PrLot. Statkiem takim jest statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej (wojskowy statek powietrzny) oraz statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego).

Pojęcie statku powietrznego – zob. komentarz do art. 2 PrLot, Nb 2.

W doktrynie podnosi się, że definicja z art. 2 pkt 2 PrLot nawiązuje do zawartego w art. 3 lit. b konwencji chicagowskiej stwierdzenia, zgodnie z którym za statki powietrzne państwowe uważa się statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej. Jednocześnie wskazuje się na liczne kontrowersje wokół tego terminu [K. Myszone-Kostrzewa, w: M. Żylicz (red.), *Prawo lotnicze*, 2016, s. 47–50], podkreślając, że o zaliczeniu statków powietrznych do cywilnych lub państwowych, decyduje ich przeznaczenie, a nie przynależność do określonych jednostek (C. Berezowski, *Prawo międzynarodowe publiczne*, cz. 2, s. 20 i 21; C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, s. 93 i n.; M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe*, s. 23; szerzej K. Myszone-Kostrzewa, *Pojęcie i status prawny państwowego statku powietrznego na podstawie konwencji chicagowskiej z 1944 r.*, s. 399; A. Kunert-Diallo, M. Żylicz, *Potrzeba zmian w prawie*, s. 19).

Wojskowe statki powietrzne są rejestrowane przez Ministra Obrony Narodowej w rejestrze wojskowych statków powietrznych – zob. komentarz do art. 43 PrLot.

Statki powietrzne lotnictwa służb porządku publicznego są wpisywane do rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, prowadzonego przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych – zob. komentarz do art. 44 PrLot.

Warunki wykonywania lotów przez cywilne statki powietrzne na lotniskach wojskowych ustawodawca określa w art. 66a PrLot – zob. komentarz do tego przepisu.

**4. Użytkownik statku powietrznego.** Użytkownikiem statku powietrznego jest jego właściciel lub inna osoba wpisana jako użytkownik do rejestru statków powietrznych (art. 2 pkt 3 PrLot).

Pojęcie statku powietrznego – zob. komentarz do art. 2 PrLot, Nb 2.

Konwencja chicagowska posługuje się definicją operatora (ang. *operator*), przez którego rozumie każdą osobę, organizację lub przedsiębiorstwo prowadzące lub oferujące działalność, w ramach której użytkowany jest statek powietrzny (rozdział 1 załącznika Nr 6 do konwencji chicagowskiej „Eksploracja statków powietrznych”, część I „Międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy – samoloty” (wyd. dziesiąte, Dz.Urz. ULC z 2021 r. poz. 25). Czynniki to także rozporządzenie 2018/1139. Zgodnie z jego art. 3 pkt 13 operatorem statku powietrznego jest każda osoba prawna lub fizyczna eksploatująca jeden lub większą liczbę statków powietrznych lub składająca ofertę eksploatacji jednego lub większej liczby statków powietrznych. Z kolei w art. 2 lit. g rozporządzenia 1107/2006 użyte jest pojęcie „użytkownik portu lotniczego”, oznaczające jakąkolwiek osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną za przewóz pasażerów drogą lotniczą z lub do danego portu lotniczego.

Użytkownik statku powietrznego jest zobowiązany do zapewnienia jego bezpiecznej eksploatacji – zob. komentarz do art. 158 PrLot.

Na użytkowniku statku powietrznego ciąży obowiązek przestrzegania warunków i ograniczeń ustanowionych w świadectwie zdatności do lotu – zob. komentarz do art. 51 PrLot.

Użytkownicy statków powietrznych mają prawo korzystać z lotnisk użytku publicznego na równych zasadach – zob. komentarz do art. 67 PrLot, Nb 1.

Odpowiedzialność za szkodę spowodowaną ruchem statków powietrznych ponosi użytkownik statku powietrznego jako osoba eksploatująca statek powietrzny na podstawie domniemania prawnego z art. 207 ust. 5 PrLot – zob. komentarz do art. 207 PrLot, Nb 1.

Na użytkownikach statków powietrznych ciąży obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną przez nich działalnością lotniczą – zob. komentarz do art. 209 PrLot.

**5. Lotnisko.** W art. 2 pkt 4 PrLot ustawodawca zawarł definicję legalną lotniska. Pojęcie to jest jednym z najistotniejszych w komentowanej ustawie. Znajduje ono zastosowanie na gruncie PrLot, ale także stosuje się je w innym ustawach, np. w PrOchrŚrod (por. *K. Wojciechowska*, Lotniskowy obszar, s. 57).

Jest ono regulowane także na płaszczyźnie międzynarodowej jako powierzchnia na ziemi lub wodzie (włącznie z budynkami, urządzeniami i innym wyposażeniem), przeznaczona w całości lub w części do wykorzystania dla potrzeb przylotów, odlotów i naziemnego ruchu statków powietrznych (ang. *aerodrome*, ust. 1.1 załącznika Nr 14

do konwencji chicagowskiej „Lotniska”, t. I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk”, wyd. ósme, Dz.Urz. ULC z 2021 r. poz. 41).

Na podstawie art. 3 pkt 16 rozporządzenia 2018/1139 lotnisko oznacza wyznaczony obszar, na lądzie lub na wodzie, na konstrukcji stałej bądź na stałej lub pływającej konstrukcji na morzu, wraz ze znajdującymi się na nim wszelkimi budynkami, urządzeniami i wyposażeniem, przeznaczony do użytkowania w całości albo w części do celów przylotów, odlotów i ruchu naziemnego statków powietrznych.

Zgodnie z PrLot lotniskiem jest wydzielony **obszar** na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części **przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu** statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, **wpisany do rejestru lotnisk**. Charakterystycznymi cechami lotniska są: wydzielenie terytorialne, przeznaczenie do wykonywania ruchu statków powietrznych, wpis do rejestru lotnisk (*K. Wojciechowska*, Lotniskowy obszar, s. 57).

Pojęcie statku powietrznego – zob. komentarz do art. 2 PrLot, Nb 2.

Lotniskom ustawodawca poświęca dział IV PrLot – zob. komentarz do art. 54 i n.

Wpis do rejestru lotnisk ma charakter konstytutywny, a nie tylko deklaratoryjny, czyli potwierdzający jedynie spełnienie warunków wymienionych w ustawie, w tym warunków o charakterze technicznym (wyr. WSA w Olsztynie z 4.9.2008 r., I SA/Ol 163/08, Legalis). Skoro wpis do rejestru lotnisk ma charakter konstytutywny, to lotnisko powstaje z dniem doręczenia zakładającemu je ostatecznej decyzji wpisującej lotnisko do rejestru lotnisk [*K. Marut*, w: *M. Żylicz* (red.), Prawo lotnicze, 2016, s. 231]. Potwierdza to również regulacja art. 59 ust. 1 PrLot, zgodnie z którą eksploatację lotniska można rozpocząć po wpisaniu lotniska do rejestru lotnisk.

Ciekawy pogląd dotyczący powyższego zagadnienia wyraził *K. Radzikowski* w głosie do wyr. WSA z 4.9.2008 r., I SA/Ol 165/08 (Finanse Komunalne 2010, Nr 12, s. 49–58) wskazując, że wpis do rejestru lotnisk ma charakter konstytutywny tylko w zakresie samego istnienia lotniska, ponieważ zgodnie z art. 2 pkt 4 PrLot wpis stanowi element legalnej definicji lotniska. Jednak w zakresie kategoryzacji pod względem dostępności dla użytkowników, zgodnie z art. 54 PrLot wpis ten ma już tylko charakter deklaratoryjny.

Wpis lotniska do rejestru lotnisk następuje w drodze decyzji administracyjnej [szerzej *M. Dyl*, w: *R. Hauser*, *M. Wierzbowski* (red.), Kodeks postępowania administracyjnego, 2021, s. 890–899, 931–954] – zob. komentarz do art. 59 PrLot, Nb 2. Należy przy tym zaznaczyć, że chodzi o wpis do rejestru lotnisk cywilnych.

Wykreślenie z rejestru lotnisk – zob. komentarz do art. 71 PrLot, Nb 1 i do art. 72 PrLot, Nb 1.

Do pojęcia obiektu budowlanego, które zawiera definicja lotniska, odniósł się NSA w wyr. z 28.11.2012 r. (II OSK 2421/12, Legalis). Naczelny Sąd Administracyjny stwierdził, że przypadek budowy terminalu pasażerskiego na funkcjonującym lotnisku, stanowi problematykę tzw. budowy „obiekту w obiekcie”, a więc realizacji w ramach portu lotniczego obiektu budowlanego, będącego jednocześnie jego częścią i faktycznie służącego prawidłowemu funkcjonowaniu tego pierwszego. Istnienie tego związku nie wyklucza jednak samodzielnego charakteru obiektu budowlanego terminalu jako części lotniska. Jednocześnie uznał on, że obiekty budowlane stanowią część lotniska jedynie w sytuacji, gdy lotnisko to zostało wpisane do właściwego rejestru.

Do rozpoczęcia operacji startowania z lotnisk i lądowania na lotniskach wpisanych do rejestru lotnisk wymagane jest opublikowanie ich danych technicznych i eksploatacyjnych w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3 PrLot – zob. komentarz do art. 66 PrLot, Nb 1.

Lotniska dzielą się na **lotniska cywilne, lotniska wojskowe i lotniska lotnictwa służb porządku publicznego**.

Lotniska cywilne podlegają wpisowi do rejestru lotnisk cywilnych. Natomiast lotniska wojskowe i lotniska lotnictwa służb porządku publicznego są odrębnie rejestrowane.

Definicję **lotniska wojskowego** zawiera § 2 pkt 2 zarządzenia Nr 16/MON Ministra Obrony Narodowej z 3.4.2012 r. w sprawie prowadzenia rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych (Dz.Urz. MON z 2012 r. poz. 127 ze zm.). Zgodnie z tym przepisem jest nim lotnisko wykorzystywane przez resort obrony narodowej dla celów obronności i bezpieczeństwa Państwa oraz lotnisko współużytkowane, ujęte w załączniku Nr 3 do rozporządzenia Rady Ministrów z 24.12.2008 r. w sprawie wykazu lotnisk wojskowych, które mogą być wykorzystywane na potrzeby lotnictwa cywilnego (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 485 ze zm.).

Lotniska wojskowe wpisywane są do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych prowadzonego przez Ministra Obrony Narodowej, a dokładnie Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej – szerzej zob. komentarz do art. 60 PrLot, Nb 1.

Na lotniskach wojskowych możliwe jest wykonywanie lotów przez cywilne statki powietrzne, po spełnieniu wymogów z art. 66a PrLot – zob. komentarz do tego przepisu.

Pojęcie **lotnisk lotnictwa służb porządku publicznego** nie jest zdefiniowane, ale ustawodawca określa, jakie lotniska wpisuje się do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego [K. Marut, w: M. Żylicz (red.), Prawo lotnicze, 2016, s. 238]. Zgodnie z § 2 zarządzenia Nr 1 Ministra Spraw Wewnętrznych z 4.1.2012 r. w sprawie rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego (Dz.Urz. MSW z 2012 r. poz. 3 ze zm.) są nimi: niewykorzystywane w celach komercyjnych lotniska i lądowiska lotnictwa Policji, Straży Granicznej i Państwowej Straży Pożarnej oraz lotniska i lądowiska innych podmiotów powołanych przez Ministra Spraw Wewnętrznych dla zabezpieczania zadań lotnictwa służb porządku publicznego – zlokalizowane na gruntach pozostających własnością Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego, a także innych państwowych jednostek organizacyjnych.

Lotniska lotnictwa służb porządku publicznego są wpisywane do rejestru lotnisk i lądowisk służb porządku publicznego – szerzej zob. komentarz do art. 60 PrLot, Nb 1.

Lotniska są klasyfikowane także ze względu na kryteria ogólne i kryteria techniczne (§ 2–3 KlasLotR). Według **kryteriów ogólnych** lotniska dzielą się ze względu na **zakres ruchu statków powietrznych** (międzynarodowe, krajowe) i ze względu na **dostępność dla użytkowników** (użytku publicznego, użytku wyłącznego).

Podział lotnisk cywilnych ze względu na dostępność dla użytkowników na **lotniska użytku publicznego i lotniska użytku wyłącznego** – zob. komentarz do art. 54 PrLot, Nb 1.

W ramach lotnisk użytku publicznego wyróżnia się lotniska:

- 1) certyfikowane – dla których został wydany certyfikat zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 5 PrLot, zwane lotniskami o tzw. pełnej certyfikacji,
- 2) o ograniczonej certyfikacji – dla których został wydany certyfikat zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 6 PrLot,
- 3) niepodlegające certyfikacji (§ 2 ust. 2 lit. a KlasLotR).

Organem certyfikującym podmioty prowadzące działalność w zakresie lotnictwa cywilnego jest Prezes ULC (art. 21 ust. 2 pkt 5a PrLot, zob. komentarz do art. 21 PrLot, Nb 1).

W wyr. z 4.9.2008 r., I SA/OI 165/08 WSA w Olsztynie stwierdził, że obszar lotniczy lotniska użytku publicznego podlega zwolnieniu przedmiotowemu od podatku od nieruchomości z art. 7 ust. 1 pkt 3 ustawy z 12.1.1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1170 ze zm.). Zwolnienie od podatku ma miejsce wtedy, gdy istnieje taki przedmiot jak zdefiniowany w Prawie lotniczym obszar części lotniczych lotniska użytku publicznego, niezależnie od tego czy faktycznie wykorzystywany jest on do celów, dla jakich został wyznaczony i zatwierdzony.

Na podstawie § 3 KlasLotR według **kryteriów technicznych** lotniska dzielą się ze względu na:

- 1) swoje umiejscowienie na: naziemne, nawodne, na obiektach;
- 2) rodzaj drogi startowej na: o nawierzchni sztucznej, bez nawierzchni sztucznej;
- 3) kod referencyjny lotniska określony w t. I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” załącznika Nr 14 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, ogłoszonego w obwieszczeniu Nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z 10.2.2011 r. w sprawie ogłoszenia tekstu załącznika Nr 14, t. I do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago 7.12.1944 r. (Dz.Úrz. ULC Nr 4, poz. 4);
- 4) rodzaj przyjmowanych statków powietrznych, na: dla samolotów, dla śmigłowców;
- 5) kategorię podejść do lądowania, na: z drogą startową nieprzyrządową, z drogą startową przyrządową z podejściem, w tym z podejściem:
  - a) nieprecyzyjnym z naziemnymi urządzeniami nawigacyjnymi,
  - b) nieprecyzyjnym z satelitarnymi systemami nawigacyjnymi,
  - c) precyzyjnym kategorii I,
  - d) precyzyjnym kategorii II,
  - e) precyzyjnym kategorii IIIA,
  - f) precyzyjnym kategorii IIIB,
  - g) precyzyjnym kategorii IIIC;
- 6) kategorię ochrony przeciwpożarowej lotniska, określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 85 PrLot.

Lotniska podlegają **wpisowi do rejestrów**. Lotniska cywilne są ujęte w rejestrze lotnisk cywilnych prowadzonym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego ([https://www.ulc.gov.pl/download/lotniska/regulacje\\_europejskie/Rejestr\\_Lotnisk\\_Cywilnych\\_26.11.2021.pdf](https://www.ulc.gov.pl/download/lotniska/regulacje_europejskie/Rejestr_Lotnisk_Cywilnych_26.11.2021.pdf), dostęp: 29.11.2021 r.). Wymogi dotyczące rejestru

określają przepisy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 5.7.2013 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk.

Z kolei ze względu na **rolę w polityce rozwoju kraju** prawodawca dzieli lotniska na **lotniska lokalne** (gminne, powiatowe) i **lotniska ponadlokalne** (regionalne, krajowe) – zob. komentarz do art. 54 PrLot, Nb 2.

Lotnisko posiada cechy takie jak dostępność.

Zmiana cech lotniska – zob. komentarz do art. 61, 61a PrLot.

Na podstawie art. 64b ust. 13 PrLot Rada Ministrów wydała rozporządzenie z 27.3.2015 r. w sprawie wykazu spółek będących założycielem lub właścicielem ponadlokalnego lotniska użytku publicznego, lub nim zarządzających (Dz.U. z 2015 r. poz. 565). Analizując ten wykaz w związku z rejestrem lotnisk cywilnych prowadzonym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego ([https://www.ulc.gov.pl/~download/lotniska/regulacje\\_europejskie/Rejestr\\_Lotnisk\\_Cywilnych\\_26.11.2021.pdf](https://www.ulc.gov.pl/~download/lotniska/regulacje_europejskie/Rejestr_Lotnisk_Cywilnych_26.11.2021.pdf), dostęp: 29.12.2021 r.) należy do ponadlokalnych lotnisk użytku publicznego zaliczyć lotniska:

- 1) Katowice-Pyrzowice;
- 2) Mielec;
- 3) Warszawa/Modlin;
- 4) Kraków-Balice;
- 5) Bydgoszcz;
- 6) Gdańsk im. Lecha Wałęsy;
- 7) Lublin;
- 8) Łódź;
- 9) Poznań-Ławica;
- 10) Radom-Sadków
- 11) Rzeszów-Jasionka;
- 12) Szczecin-Goleniów;
- 13) Wrocław-Strachowice.

Można wskazać również definicję **lotnisk międzynarodowych** – zob. komentarz do art. 73 PrLot, Nb 1.

Warunki eksploatacji lotnisk, w zależności od tego, czy są to lotniska cywilne, lotniska wojskowe wykorzystywane przez lotnictwo cywilne, lotniska lotnictwa służb porządku publicznego wykorzystywane przez lotnictwo cywilne, czy lotniska eksploatowane wspólnie przez lotnictwo wojskowe i lotnictwo służb porządku publicznego, określają poszczególne rozporządzenia, wydane na podstawie art. 83 PrLot – zob. komentarz do tego przepisu.

6. **Ładowisko**. Obszar na łądzie, wodzie lub innej powierzchni, który może być w całości lub w części wykorzystywany do startów i lądowań naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych jest łądowniskiem (art. 2 pkt 5 PrLot).

Pojęcie statku powietrznego – zob. komentarz do art. 2 PrLot, Nb 2.

Z powyższej definicji legalnej łądowniska cywilnego wynika, że stanowi ono rodzaj powierzchni, który może być wykorzystywany do startów i lądowań statków powietrznych.

Warunki korzystania przez statki powietrzne z łądownisk – zob. komentarz do art. 93 PrLot.



Łądowiska podlegają wpisowi do ewidencji łądowisk cywilnych Prezesa ULC – zob. komentarz do art. 93 PrLot, Nb 2. Ewidencja lotnisk jest dostępna pod adresem: <https://www.ulc.gov.pl/pl/lotniska/rejestr-lotnisk-i-ewidencja-ladowisk> (dostęp: 29.12.2021 r.). Ze stanu ewidencji na dzień 1.12.2021 r. wynika, że jest w Polsce 460 łądowisk cywilnych. Ich przeznaczenie jest: samolotowe albo śmigłowcowe.

Można wyróżnić łądowiska cywilne, łądowiska wojskowe, łądowiska lotnictwa służb porządku publicznego.

Pojęcie **łądowiska wojskowego** jest zdefiniowane w § 2 pkt 3 zarządzenia Nr 16/MON Ministra Obrony Narodowej z 3.4.2012 r. w sprawie prowadzenia rejestru lotnisk i łądowisk wojskowych (Dz.Urz. MON z 2012 r. poz. 127 ze zm.). Zgodnie z nim łądowiskiem wojskowym jest łądowisko lub drogowy odcinek lotniskowy, wykorzystywany przez resort obrony narodowej dla celów obronności i bezpieczeństwa Państwa.

Łądowiska wojskowe są wpisywane do rejestru lotnisk i łądowisk służb porządku publicznego – szerzej zob. komentarz do art. 60 PrLot, Nb 1.

Mimo braku definicji **łądowiska lotnictwa służb porządku publicznego**, ustawodawca wskazuje jakie łądowiska podlegają wpisowi do rejestru lotnisk i łądowisk lotnictwa służb porządku publicznego. Są to: niewykorzystywane w celach komercyjnych lotniska i łądowiska lotnictwa Policji, Straży Granicznej i Państwowej Straży Pożarnej oraz lotniska i łądowiska innych podmiotów powołanych przez Ministra Spraw Wewnętrznych dla zabezpieczania zadań lotnictwa służb porządku publicznego – zlokalizowane na gruntach pozostających własnością Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego, a także innych państwowych jednostek organizacyjnych [§ 2 zarządzenia Nr 1 Ministra Spraw Wewnętrznych z 4.1.2012 r. w sprawie rejestru lotnisk i łądowisk lotnictwa służb porządku publicznego (Dz.Urz. MSW z 2012 r. poz. 3 ze zm.)].

Łądowiska lotnictwa służb porządku publicznego są wpisywane do rejestru lotnisk i łądowisk wojskowych – szerzej zob. komentarz do art. 60 PrLot, Nb 1.

- 7 7. Część lotnicza lotniska.** Część lotniczą lotniska stanowi obszar trwale przeznaczony do startów i łądowań statków powietrznych oraz do związanego z tym ruchu statków powietrznych, wraz z urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu, do którego dostęp jest kontrolowany (art. 2 pkt 6 PrLot).

Określenie granicy części lotniczej lotniska, stanowiącego element planu generalnego lotniska, następuje na etapie założenia lotniska i jego wpisu do rejestru lotnisk [K. Marut, w: M. Żylicz (red.), Prawo lotnicze, 2016, s. 279].

Obowiązkiem zarządzającego lotniskiem użytku publicznego jest określenie granicy części lotniczej lotniska podlegającej zatwierdzeniu przez Prezesa ULC – zob. komentarz do art. 68 PrLot, Nb 6.

Do zadań i kompetencji Prezesa ULC należy zatwierdzanie granicy części lotniczej lotniska (art. 21 ust. 2 pkt 17 PrLot).

Zmianę granicy części lotniczej lotniska zalicza się do grupy istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska, wymagających uzyskania zezwolenia Prezesa ULC – zob. komentarz do art. 60 PrLot.

Przebywanie w części lotniczej lotniska jest dozwolone tylko za zezwoleniem zarządzającego lotniskiem – zob. komentarz do art. 81 PrLot.

W celu ochrony osób i towarów na terytorium Unii Europejskiej, w tym zapobiegania aktom bezprawnej ingerencji w stosunku do cywilnych statków powietrznych, które zagrażają bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, Parlament Europejski i Rada ustanowiła wspólne zasady ochrony lotnictwa cywilnego – rozporządzenie 300/2008.

Na podstawie art. 12 ust. 1 rozporządzenia 300/2008 zarządzający portem lotniczym jest zobowiązany do posiadania programu ochrony portu lotniczego – zob. komentarz do art. 80a PrLot.

Z kolei szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego ustanawia rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z 5.11.2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.Urz. UE L Nr 299, s. 1 ze zm.).

Unormowania dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego zawiera dział IX PrLot, w tym art. 186 PrLot, art. 187 PrLot dotyczący Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego – zob. komentarz do tych przepisów.

Nieruchomości gruntowe, które w dniu wejścia w życie ustawy są zajęte pod część lotniczą lotnisk międzynarodowych z art. 73 PrLot, i na których funkcjonują stałe przejścia graniczne, mogą być wyłącznie własnością podmiotów publicznych – zob. komentarz do art. 65 PrLot.

**8. Zarządzający lotniskiem.** Zarządzającym lotniskiem jest podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych (art. 2 pkt 7 PrLot).

Pojęcie zarządzającego lotniskiem jest używane w załączniku Nr 14 do konwencji chicagowskiej „Lotniska”, t. I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk”, wyd. ósme; Dz.Urz. ULC z 2021 r. poz. 41).

W rozporządzeniu 1107/2006 prawodawca unijny nie używa pojęcia zarządzającego lotniskiem, lecz pojęcia organu zarządzającego portem lotniczym lub organu zarządzającego (art. 2 lit. 7 lit. f tego rozporządzenia). Oznaczają one organ, którego celem zgodnie z ustawodawstwem krajowym jest w szczególności administrowanie i zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego oraz koordynowanie i kontrolowanie działalności różnych podmiotów gospodarczych działających w porcie lotniczym lub w systemie portu lotniczego.

Procedurę wpisu do rejestru lotniska, w tym wskazania w nim jego zarządzającego reguluje art. 59 PrLot – zob. komentarz do tego przepisu.

Z kolei kwestia zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego jest unormowana w art. 173 PrLot i n. – zob. komentarz do tych przepisów.

Pojęcie lotniska użytku publicznego – zob. komentarz do art. 54 PrLot, Nb 1.

Posiadanie przez lotnisko certyfikatu potwierdzającego spełnienie wymagań związanych z eksploatacją i zarządzaniem lotniskiem użytku publicznego jest warunkiem wpisania zarządzającego lotniskiem do rejestru lotnisk – zob. komentarz do art. 59 PrLot, Nb 4.

Ustawodawca wprowadza obowiązek posiadania przez zarządzającego lotniskiem prawa używania nieruchomości w okresie eksploatacji lotniska – zob. komentarz do art. 68 PrLot, Nb 2 oraz do art. 65 PrLot.

Możliwe jest przekazanie zarządzania lotniskiem za zgodą Prezesa ULC – zob. komentarz do art. 70 PrLot.

[Przejdź do księgarni →](#)