

**Obowiązuje do 17.11.2002 r.**

**USTAWA**  
**z dnia 31 maja 1962 r.**

**Prawo lotnicze**

**DZIAŁ I**  
**Przepisy ogólne**

**Rozdział 1**  
**Przepisy wstępne**

**Art. 1.**

1. Przepisy prawa lotniczego stosuje się do polskiego lotnictwa cywilnego oraz w zakresie ustalonym przez to prawo również do obcego lotnictwa cywilnego.
2. Za lotnictwo cywilne uważa się wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa wojskowego oraz lotnictwa będącego w służbie celnej i w służbie porządku publicznego.

**Art. 2.**

1. Polskie lotnictwo cywilne służy następującym celom:
  - 1) przewozu lotniczego osób, bagażu, towarów i poczty,
  - 2) obsługi gospodarki rolnej i leśnej oraz innych dziedzin gospodarki narodowej, jak współdziałanie ze służbą przeciwpożarową, przecipowodziową, wykonywanie zdjęć w powietrzu itp.,
  - 3) naukowo-badawczym,
  - 4) kulturalno-oświatowym,
  - 5) służby zdrowia i ratownictwa,
  - 6) sportowym,
  - 7) szkoleniowym.
2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory flag, emblematów i proporców, jakie mogą posiadać poszczególne rodzaje polskiego lotnictwa cywilnego oraz warunki ich użycia, z uwzględnieniem miejsca ich umieszczania.

Opracowano na podstawie: Dz.U. z 1962 r. Nr 32, poz. 153, z 1984 r. Nr 53, poz. 272, z 1987 r. Nr 33, poz. 180, z 1988 r. Nr 41, poz. 324, z 1989 r. Nr 35, poz. 192, z 1996 r. Nr 45, poz. 199, z 1997 r. Nr 88, poz. 554, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 2000 r. Nr 120, poz. 1268.

**Art. 3.**

1. Nadzór, w zakresie ustalonym przez prawo lotnicze i inne ustawy oraz zgodnie z umowami międzynarodowymi obowiązującymi Polskę, nad polskim lotnictwem cywilnym, jak również nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Polsce sprawuje Minister Transportu, Żeglugi i Łączności przy pomocy Głównego Inspektora Lotnictwa Cywilnego oraz - w zakresie określonym w odrębnych przepisach - przy pomocy przedsiębiorstwa państwowego "Porty Lotnicze".
2. Nadzór, o którym mowa w ust. 1, jest sprawowany z zachowaniem uprawnień innych ministrów.

**Rozdział 2****Zwierzchnictwo w przestrzeni powietrznej****Art. 4.**

Polska Rzeczpospolita Ludowa posiada całkowite i wyłączne zwierzchnictwo w przestrzeni powietrznej nad swoim obszarem lądowym, wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym.

**Rozdział 3****Właściwość prawa****Art. 5.**

W czasie lotu w polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na terytorium Polski wszystkie statki powietrzne oraz załogi, pasażerowie i rzeczy na tych statkach podlegają prawu polskiemu, chyba że prawo to stanowi inaczej.

**Art. 6.**

W czasie lotu poza granicami polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa polskie statki powietrzne oraz załogi, pasażerowie i rzeczy na tych statkach podlegają prawu polskiemu, chyba że prawo to stanowi inaczej.

**Art. 7.**

Manewrowanie i lot statku powietrznego powinny odbywać się zgodnie z przepisami obowiązującymi w granicach danego terytorium, a na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa - zgodnie z przepisami międzynarodowymi.

**Art. 8.**

Polską ustawę karną stosuje się do obywateli polskich i cudzoziemców, którzy popełnili za granicą:

- 1) przestępstwo lub wykroczenie przeciwko prawu lotniczemu lub przepisom wydanym na jego podstawie, jeżeli sprawcą jest właściciel, użytkownik, posiadacz bądź członek załogi polskiego statku powietrznego albo jeżeli czyn został popełniony na polskim statku powietrznym,

- 2) przestępstwo lub wykroczenie przeciwko przepisom, o których mowa w art. 7, jeżeli obowiązek ścigania wynika z umowy międzynarodowej, której Polska jest stroną, albo czyn został popełniony na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa.

#### **Art. 9.**

Prawa i obowiązki członków załogi statku powietrznego, wynikające ze stosunku pracy, ocenia się według prawa państwa przynależności danego statku, jeżeli strony nie skorzystały z możliwości wyboru innego prawa.

#### **Art. 10.**

Prawa rzeczowe na statku powietrznym oraz na znajdujących się na nim rzeczach ocenia się według prawa państwa przynależności danego statku.

#### **Art. 11.**

1. Roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z używaniem statku powietrznego osobom i mieniu znajdującym się poza tym statkiem, włączając w to szkody w razie zderzenia statków powietrznych, jak również roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną przez statek powietrzny lub statkowi powietrznemu, ocenia się według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło; jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze nie podlegającym żadnemu państwu, stosuje się prawo sądu, który spór rozpoznaje.
2. Jeżeli strony zainteresowane i statki, których spór dotyczy, mają tę samą przynależność państwową, stosuje się prawo państwa ich przynależności bez względu na miejsce zdarzenia.

#### **Art. 12.**

Do umów o przewóz lotniczy i inne usługi lotnicze oraz do roszczeń z tytułu szkód, powstałych w związku z wykonywaniem tych umów, stosuje się prawo polskie, jeżeli umowa została zawarta lub podlega wykonaniu w Polsce albo ma być wykonana przez polską osobę prawną lub przez polskiego obywatela albo przy użyciu polskiego statku powietrznego, chyba że strony skorzystały z możliwości wyboru innego prawa.

#### **Art. 13.**

1. Prawo właściwe dla oceny stosunków cywilnoprawnych, powstałych na skutek zdarzenia na statku powietrznym w czasie lotu lub w czasie przebywania na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, ustala się tak, jak gdyby zdarzenie to nastąpiło w miejscu, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.
2. Przepis ust. 1 stosuje się również do oceny formy czynności prawnej.

**Art. 14.**

Jeżeli według prawa lotniczego lub umowy stosunek prawny podlega prawu obcemu, należy je w Polsce zastosować, o ile nie jest ono sprzeczne z podstawowymi zasadami obowiązującego w Polsce porządku prawnego.

**Rozdział 4****Stosowanie umów międzynarodowych****Art. 15.**

1. Przepisy prawa lotniczego nie naruszają umów międzynarodowych obowiązujących Polskę w zakresie lotnictwa cywilnego.
2. Minister Transportu, Żeglugi i Łączności wydaje w drodze rozporządzenia przepisy niezbędne do zastosowania w Polsce umów, o których mowa w ust. 1.

**DZIAŁ II****Statki powietrzne i inny sprzęt lotniczy****Art. 16.**

1. Statkiem powietrznym jest urządzenie przeznaczone do przewożenia osób lub rzeczy w przestrzeni powietrznej, zdolne do unoszenia się w tej przestrzeni na skutek oddziaływania powietrza.
2. Minister Transportu, Żeglugi i Łączności może w drodze rozporządzenia poddać wszystkim lub niektórym przepisom prawa lotniczego urządzenia:
  - 1) zdolne do unoszenia się w przestrzeni powietrznej na skutek oddziaływania powietrza, lecz nie przeznaczone do przewożenia osób lub rzeczy,
  - 2) zdolne do unoszenia się w przestrzeni niezależnie od oddziaływania powietrza, przeznaczone lub nie przeznaczone do przewożenia osób lub rzeczy.

**Art. 17.**

1. Przynależność państwową statku powietrznego określa się zależnie od tego, w którym państwie został on wpisany do rejestru państwowego.
2. Jeżeli statek powietrzny jest wpisany równocześnie do rejestrów różnych państw, uznaje się jedynie wpis, który nastąpił najwcześniej.

**Art. 18.**

1. Minister Transportu, Żeglugi i Łączności prowadzi polski rejestr państwowy statków powietrznych, zwanych dalej "polskim rejestrem".
2. Do polskiego rejestru wpisuje się statki powietrzne stanowiące własność:
  - 1) polskich osób prawnych,
  - 2) Skarbu Państwa,
  - 3) obywateli polskich.

3. Inne statki powietrzne mogą być wpisane do polskiego rejestru na podstawie zezwolenia udzielonego przez Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności w porozumieniu z Ministrami Obrony Narodowej i Spraw Zagranicznych.
4. Statek powietrzny zarejestrowany uprzednio za granicą może być wpisany do polskiego rejestru (ust. 1) po wykreśleniu go z rejestru obcego.
5. W polskim rejestrze wpisuje się dane pozwalające ustalić tożsamość statku powietrznego, podstawowe dane techniczne statku oraz dane dotyczące właściciela i użytkownika statku.
6. Wpis statku powietrznego do polskiego rejestru potwierdza się wydaniem świadectwa rejestracji statku powietrznego.
7. Właściciel statku powietrznego obowiązany jest zgłaszać do polskiego rejestru dane dotyczące statku powietrznego podlegające wpisaniu do tego rejestru oraz zmiany tych danych.
8. Wykreślenie statku powietrznego z polskiego rejestru następuje na wniosek właściciela statku lub z urzędu, jeżeli:
  - 1) statek przestał być własnością osób wymienionych w ust. 2,
  - 2) zezwolenie, o którym mowa w ust. 3, zostało cofnięte,
  - 3) statek został wpisany do obcego rejestru państwowego,
  - 4) statek zaginął i w ciągu 3 miesięcy nie został odnaleziony,
  - 5) statek uległ zniszczeniu lub utracił trwale zdatność do lotów.
9. Minister Transportu, Żeglugi i Łączności może w drodze rozporządzenia określić inne niż przewidziane w ust. 8 przypadki, w których następuje wykreślenie statku powietrznego z polskiego rejestru.
10. Szczegółowe zasady prowadzenia polskiego rejestru oraz warunki wpisywania statków powietrznych do tego rejestru określi Minister Transportu, Żeglugi i Łączności w drodze rozporządzenia.

#### **Art. 19.**

1. W polskiej przestrzeni powietrznej mogą być dopuszczone do lotów tylko statki powietrzne wpisane do rejestru państwowego i posiadające znaki rozpoznawcze oraz inne wymagane znaki i napisy.
2. Minister Transportu, Żeglugi i Łączności ustali w drodze rozporządzenia:
  - 1) znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy dla statków powietrznych wpisanych do polskiego rejestru, ich opis oraz sposób i miejsce ich umieszczania na statkach powietrznych,
  - 2) przypadki i warunki, w których w polskiej przestrzeni powietrznej mogą wykonywać loty statki powietrzne nie wpisane do rejestru państwowego, jak również nie posiadające wymaganych znaków i napisów.

#### **Art. 20.**

1. Zdatność statków powietrznych do lotów podlega sprawdzaniu przez państwowe organy lotniczego nadzoru technicznego (art. 25) w toku budowy, naprawy i eksploatacji tych statków.

2. Zdarność statku powietrznego do lotów stwierdza się wydaniem świadectwa sprawności technicznej statku powietrznego, a jeżeli chodzi o statki zdadne do lotów tylko w ramach prób i badań - świadectwa oględzin statku powietrznego.
3. Ważność świadectwa sprawności technicznej (świadectwa oględzin) statku powietrznego ustala się na czas oznaczony.
4. Świadectwo sprawności technicznej (świadectwo oględzin) statku powietrznego wydają państwowe organy lotniczego nadzoru technicznego.
5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
  - 1) wymagania techniczne, jakim powinny odpowiadać statki powietrzne i ich części,
  - 2) warunki i zakres sprawdzania zdarności statków powietrznych do lotu, wydawania świadectw sprawności technicznej statków powietrznych oraz wzory tych świadectw,  
uwzględniając poszczególne rodzaje statków powietrznych.
6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady eksploatacji statków powietrznych, z uwzględnieniem poszczególnych ich rodzajów.

#### **Art. 21.**

1. Zabrania się wykonywania lotów statku powietrznego:
  - 1) nie posiadającego ważnego świadectwa sprawności technicznej (świadectwa oględzin),
  - 2) niezgodnie z warunkami i ograniczeniami określonymi w świadectwie sprawności technicznej (świadectwie oględzin),
  - 3) którego stan techniczny nie odpowiada warunkom wymagany przy wydawaniu świadectwa sprawności technicznej (świadectwa oględzin) lub przedłużaniu ważności tych świadectw.
2. Przepisów ust. 1 nie stosuje się do statków powietrznych wykonujących loty próbne wymagane do wydania lub przedłużenia ważności świadectwa sprawności technicznej (świadectwa oględzin) tych statków.

#### **Art. 22.**

Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw łączności, określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje dokumentów wymaganych dla statku powietrznego i rodzaje dokumentów, które powinny znajdować się w statku powietrznym w czasie lotu, oraz wzory tych dokumentów, uwzględniając sposób ich prowadzenia.

#### **Art. 23.**

Dokumenty stwierdzające zdarność statku powietrznego do lotów, wydane lub potwierdzone przez właściwy organ obcego państwa, mogą być w Polsce uznane za ważne na równi z takimi dokumentami wydanymi przez organy polskie, w przypadkach i na warunkach określonych w drodze rozporządzenia przez Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności.

**Art. 24.**

1. Obce statki powietrzne korzystają w Polsce w zakresie i na warunkach określonych w umowach międzynarodowych, których Polska jest stroną, z wyłączenia spod zajęcia, zatrzymania i innych działań prawnych z tytułu naruszenia patentu, rysunku lub wzoru oraz z wyłączenia spod zajęcia zabezpieczającego roszczenie.
2. Przepisy ust. 1 stosuje się na zasadzie wzajemności również do statków powietrznych mających przynależność państw nie będących stronami umów, o których mowa w ust. 1.
3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do części zamiennych i wyposażenia zapasowego obcych statków powietrznych.

**Art. 25.**

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, organy lotniczego nadzoru technicznego, sprawujące nadzór nad przestrzeganiem przepisów prawa lotniczego oraz zakres ich działania, z uwzględnieniem zadań poszczególnych organów.

**Art. 26.**

Minister Transportu, Żeglugi i Łączności w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej może rozciągnąć stosowanie odpowiednio przepisów dotyczących wpisywania do polskiego rejestru, oznaczenia, badania zdatności do lotów, dokumentów statków powietrznych oraz nadzoru technicznego nad tymi statkami na części składowe, wyposażenie, urządzenia pomocnicze tych statków oraz na inny sprzęt lotniczy.

**DZIAŁ III****Lotniska i lotnicze urządzenia naziemne****Art. 27.**

1. Lotniskiem jest wydzielona powierzchnia wraz z przynależnymi do niej obiektami budowlanymi i urządzeniami, przeznaczona w całości lub w części do przylotów, odlotów i manewrowania statków powietrznych.
2. Lotniczymi urządzeniami naziemnymi są wszelkie urządzenia na ziemi lub wodzie albo połączone z ziemią lub powierzchnią wody albo z obiektami budowlanymi na ziemi lub wodzie, przeznaczone dla potrzeb ruchu lotniczego i jego bezpieczeństwa, a nie będące lotniskami.

**Art. 28.**

1. Założenie i likwidacja lotniska oraz wprowadzenie w istniejących lotniskach zmian podlegających wpisaniu do państwowego rejestru lotnisk cywilnych wymaga zezwolenia Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności.
2. Lotnisko może być uruchomione, jeżeli zostało wpisane do państwowego rejestru lotnisk cywilnych (art. 29).
3. Minister Transportu, Żeglugi i Łączności w porozumieniu z Ministrami Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych ustali w drodze rozporządzenia warunki i tryb wydawania zezwoleń, o których mowa w ust. 1.

**Art. 29.**

1. Minister Transportu, Żeglugi i Łączności prowadzi państwowy rejestr lotnisk cywilnych.
2. Wpis lotniska do państwowego rejestru lotnisk cywilnych potwierdza się wydaniem świadectwa rejestracji lotniska.
3. Wykreślenie lotniska z państwowego rejestru lotnisk cywilnych następuje na wniosek zarządzającego lotniskiem lub z urzędu, gdy lotnisko przestało odpowiadać określonym dla niego warunkom. Lotnisko może być również wykreślone z państwowego rejestru lotnisk cywilnych na podstawie decyzji Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności wydanej ze względu na interes publiczny.
4. Minister Transportu, Żeglugi i Łączności w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej ustali w drodze rozporządzenia szczegółowe zasady prowadzenia państwowego rejestru lotnisk cywilnych.

**Art. 30.**

1. Organizacjom państwowym i społecznym oraz osobom prawnym zakładającym lotniska lub mającym w zarządzie lub użytkowaniu lotniska przysługuje prawo:
  - 1) budowy lub zakładania lotniczych urządzeń naziemnych na nieruchomościach, położonych poza granicami lotniska,
  - 2) dostępu do lotniczych urządzeń naziemnych, położonych poza granicami lotniska.
2. W razie budowy lub zakładania lotniczych urządzeń naziemnych na nieruchomości znajdującej się w zarządzie organizacji państwowej, miejsce i sposób budowy lub zakładania tych urządzeń powinny być uzgodnione z tą organizacją; miejsce i sposób budowy lub zakładania tych urządzeń na nieruchomościach położonych w granicach pasa nadbrzeżnego powinny być uzgodnione ponadto z właściwym urzędem morskim.
3. Zezwolenia na budowę i zakładanie lotniczych urządzeń naziemnych na nieruchomościach położonych poza granicami lotniska wydaje właściwy organ prezydium powiatowej (miejskiej, dzielnicowej) rady narodowej; zezwolenie upoważnia jednocześnie do korzystania z prawa dostępu do lotniczych urządzeń naziemnych.
4. Jeżeli budowa lub założenie lotniczych urządzeń naziemnych i korzystanie z tych urządzeń oraz ich konserwacja powoduje, że nieruchomość nie nadaje się do dalszego racjonalnego jej użytkowania na cele dotychczasowe, nieruchomość podlega bądź przekazaniu w trybie i według zasad przewidzianych w przepisach w sprawie przekazywania nieruchomości, bądź wywłaszczeniu w trybie i według zasad przewidzianych w przepisach w sprawie wywłaszczania nieruchomości.
5. O odszkodowaniu za straty wynikłe na skutek wykonywania uprawnień, o których mowa w ust. 1, orzeka w trybie i na zasadach przewidzianych w przepisach w sprawie wywłaszczania nieruchomości organ do spraw wewnętrznych prezydium powiatowej rady narodowej właściwej ze względu na położenie nieruchomości.



**Art. 31.**

Minister Transportu, Żeglugi i Łączności ustali w drodze rozporządzenia:

- 1) w porozumieniu z Ministrami Obrony Narodowej, Spraw Wewnętrznych, **błąd w nowelizacji** Gospodarki Komunalnej, Łączności oraz Zdrowia i Opieki Społecznej:
  - a) zasady klasyfikacji lotnisk,
  - b) warunki, jakim powinny odpowiadać lotniska ze względu na bezpieczeństwo ruchu lotniczego,
- 2) w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej - zasady eksploatacji lotnisk,
- 3) w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i Przewodniczącym Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury - sposób oznaczania obiektów budowlanych mogących stanowić przeszkody dla ruchu lotniczego.

**Art. 32.**

1. Zarząd lotniska należy do organizacji państwowej lub społecznej albo osoby prawnej, która otrzymała świadectwo rejestracji lotniska.
2. Jeżeli stan lotniska lub sposób korzystania z niego są niezgodne z przepisami dotyczącymi lotnisk lub zagrażają w inny sposób bezpieczeństwu ruchu lotniczego, zarządzający lotniskiem obowiązany jest:
  - 1) zamknąć lotnisko dla ruchu lotniczego albo wprowadzić niezbędne ograniczenia do czasu usunięcia niezgodności lub zagrożenia,
  - 2) zawiadomić niezwłocznie organ prowadzący państwowy rejestr lotnisk cywilnych o zamknięciu lotniska lub o wprowadzonych ograniczeniach.
3. Jeżeli zarządzający lotniskiem nie dopełni obowiązku, o którym mowa w ust. 2, Minister Transportu, Żeglugi i Łączności może zarządzić zamknięcie lotniska lub ograniczenie jego użytkowania na czas oznaczony lub nie oznaczony.
4. W razie zaniechania użytkowania lotniska dla potrzeb ruchu lotniczego lub wystąpienia przez zarządzającego lotniskiem z wnioskiem o likwidację lotniska lub w razie zarządzenia zamknięcia lotniska na czas nie oznaczony (ust. 3) Minister Transportu, Żeglugi i Łączności może w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej przekazać zarząd lotniska innej osobie.

**Art. 33.**

Przebywanie w granicach lotniska, a w szczególności ruch kołowy i pieszy, oraz użytkowanie lotniska lub jego urządzeń bez zezwolenia zarządzającego lotniskiem jest zabronione.

**Art. 34.**

1. Cywilne statki powietrzne mogą startować i lądować tylko na lotniskach wpisanych do państwowego rejestru lotnisk cywilnych, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 2 oraz konieczności przymusowego lądowania.
2. W przypadkach uzasadnionych potrzebami szkolenia lub treningu lotniczego albo wykonania specjalnych zadań, jak loty związane z akcją przeciwpożarową lub przeciwpowodziową oraz w innych przypadkach, które określi, w drodze rozporządzenia, minister właściwy do spraw transportu - statki powietrzne mogą startować lub lądować na terenach nie będących lotniskami.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki jakim powinny odpowiadać tereny, o których mowa w ust. 2, mając na uwadze zapewnienie warunków bezpieczeństwa lotów.
4. Cywilne statki powietrzne mogą startować i lądować na lotniskach wojskowych za zgodą właściwych organów wojskowych.
5. Statki powietrzne, nie wchodzące w skład lotnictwa cywilnego, mogą startować i lądować na lotniskach cywilnych po uprzednim zawiadomieniu organów ruchu lotniczego (art. 44 ust. 5).

#### **Art. 35.**

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, organy upoważnione do wykonywania nadzoru nad przestrzeganiem przepisów prawa lotniczego i przepisów wydanych na jego podstawie, dotyczących lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, z uwzględnieniem ich szczegółowych zadań.

#### **Art. 36.**

Minister Transportu, Żeglugi i Łączności może w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej rozciągnąć stosowanie odpowiednio przepisów dotyczących lotnisk na lotnicze urządzenia naziemne.

### **DZIAŁ IV**

#### **Personel lotniczy**

#### **Art. 37.**

1. Członkiem personelu lotniczego jest osoba, która posiada ważną licencję i jest wpisana do państwowego rejestru personelu lotniczego.
2. Ważna licencja jest świadectwem uzdolnienia stwierdzającym posiadanie wymaganych dla tej licencji kwalifikacji (art. 38 ust. 1) oraz dowodem upoważnienia do wykonywania określonych czynności lotniczych.
3. Minister Transportu, Żeglugi i Łączności prowadzi państwowy rejestr personelu lotniczego.

#### **Art. 38.**

1. Członkiem personelu lotniczego może być osoba posiadająca określone przez przepisy kwalifikacje lotnicze oraz odpowiednie kwalifikacje moralne.
2. Posiadanie kwalifikacji, o których mowa w ust. 1, sprawdza się przed wydaniem licencji kandydatowi na członka personelu lotniczego.

#### **Art. 39.**

1. Ważność licencji może być uzależniona od wyniku okresowego lub dorywczego sprawdzenia kwalifikacji lotniczych członka personelu lotniczego.
2. Licencja może być przez organ wydający licencję cofnięta lub niektóre uprawnienia z niej wynikające odebrane, zawieszona lub ograniczona w razie stwierdzenia:

- 1) utraty przez członka personelu lotniczego kwalifikacji do wykonywania danych czynności lotniczych,
- 2) naruszenia przez członka personelu lotniczego przepisów lotniczych,
- 3) że wykonywanie przez członka personelu lotniczego jego uprawnień lotniczych może zagrażać bezpieczeństwu ruchu lotniczego.

#### **Art. 40.**

Zabrania się:

- 1) wykonywania czynności, do których upoważnia ważna licencja, przez osobę nie posiadającą takiej licencji,
- 2) wykonywania przez członka personelu lotniczego czynności lotniczych innych niż te, które wynikają z jego licencji, lub niezgodnie z warunkami wpisanymi do tej licencji, chyba że chodzi o szkolenie lotnicze określone w przepisach wydanych na podstawie art. 42 ust. 1 pkt 4.

#### **Art. 41.**

1. Licencja, wydana lub potwierdzona przez właściwy organ obcego państwa, może być w Polsce w przypadkach i na warunkach, określonych przez Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności w drodze rozporządzenia, uznana za ważną na równi z licencją polską.
2. W uzasadnionych przypadkach kwalifikacje lotnicze członka obcego personelu lotniczego mogą być sprawdzone przez organ upoważniony przez Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności.

#### **Art. 42.**

1. Minister Transportu, Żeglugi i Łączności określi w drodze rozporządzenia:
  - 1) podział członków personelu lotniczego na specjalności lotnicze, właściwe dla tych specjalności licencje i wynikające z nich uprawnienia oraz obowiązki członków personelu lotniczego związane z wykonywaniem przez nich czynności lotniczych,
  - 2) kwalifikacje dotyczące wieku, wykształcenia ogólnego, lotniczych wiadomości, umiejętności i praktyki,
  - 3) zasady wydawania i cofania licencji oraz ograniczania, zawieszania i przywracania wynikających z nich uprawnień a także organy właściwe w tych sprawach,
  - 4) zasady uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych oraz organy upoważnione do tego sprawdzania,
  - 5) zasady prowadzenia państwowego rejestru personelu lotniczego.
2. Przepisy określone w ust. 1 pkt 1, 2, 3 i 5 Minister Transportu, Żeglugi i Łączności wydaje w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej.
3. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia oraz Ministrem Obrony Narodowej, określi, w drodze rozporządzenia, kwalifikacje sprawności fizycznej i psychicznej kandydatów na członków personelu lotniczego, sprawdzane w trakcie badań lotniczo-lekarskich,

- z uwzględnieniem podziału członków personelu lotniczego na specjalności lotnicze.
4. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw pracy, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki wykonywania przez członków personelu lotniczego uprawnień wynikających z licencji, niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa lotów, uwzględniając w szczególności normy czasu wykonywania przez personel lotniczy czynności lotniczych.
  5. Minister Transportu, Żeglugi i Łączności w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych może określić w drodze rozporządzenia, w jakich przypadkach do uzyskania prawa wykonywania czynności członka personelu lotniczego wymagane jest posiadanie obywatelstwa polskiego.

#### **Art. 43.**

1. Wzory umundurowania, dystynkcji i odznak członków personelu lotniczego podlegają zatwierdzeniu przez Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności.
2. Minister Transportu, Żeglugi i Łączności może wprowadzić obowiązek noszenia mundurów przez członków personelu lotniczego.

### **DZIAŁ V**

#### **Ruch lotniczy**

#### **Rozdział 1**

#### **Ruch lotniczy w ogólności**

#### **Art. 44.**

1. Ruch lotniczy cywilny statków powietrznych w Polsce odbywa się w częściach przestrzeni powietrznej i na lotniskach wyznaczonych dla tego ruchu.
2. Ruch lotniczy statków powietrznych w częściach polskiej przestrzeni powietrznej i na lotniskach, o których mowa w ust. 1, odbywa się zgodnie z zasadami ruchu lotniczego, określonymi dla tych części przestrzeni powietrznej lotnisk.
3. Minister właściwy do spraw transportu i Minister Obrony Narodowej określają, w drodze rozporządzenia:
  - 1) zasady wyznaczenia części polskiej przestrzeni powietrznej i lotnisk dla ruchu cywilnych statków powietrznych oraz ruchu lotniczego statków powietrznych w tych częściach przestrzeni powietrznej i na tych lotniskach,
  - 2) warunki wykonywania przez cywilne statki powietrzne lotów poza częściami przestrzeni powietrznej i lotniskami, o których mowa w pkt 1,z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa ruchu lotniczego.
4. Ruch lotniczy statków powietrznych poza wyznaczonymi częściami polskiej przestrzeni powietrznej i wyznaczonymi lotniskami (ust. 1) odbywa się zgodnie z zasadami określonymi przez Ministra Obrony Narodowej.
5. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, państwowe organy kierownictwa, kontroli i nadzoru ruchu

lotniczego (organy ruchu lotniczego), a także organy współdziałające przy zabezpieczeniu i obsłudze tego ruchu, oraz ustali zakres i szczegółowe zasady ich działania.

#### **Art. 45.**

1. Minister Obrony Narodowej może wprowadzać zakazy i ograniczenia lotów nad obszarem całego Państwa lub jego części ze względu na konieczność wojskową, a w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych ze względu na bezpieczeństwo publiczne.
2. Rozmiary i rozmieszczenie obszarów, w których loty są zakazane lub ograniczone na podstawie ust. 1, oraz obszarów, w których loty są zakazane lub ograniczone w wykonaniu przepisów wydanych na podstawie art. 44 ust. 3, podaje się do wiadomości publicznej.

#### **Art. 46.**

1. Statki powietrzne, biorące udział w ruchu lotniczym, podlegają kierownictwu, kontroli lub nadzorowi organów ruchu lotniczego.
2. Jeżeli przepisy wydane na podstawie art. 44 ust. 3 i 4 nie stanowią inaczej, lot statku powietrznego w polskiej przestrzeni powietrznej może się odbywać tylko za zezwoleniem organów ruchu lotniczego i zgodnie z ustalonymi przez te organy warunkami lotu.

#### **Art. 47.**

1. Statek powietrzny, który znalazł się podczas lotu poza właściwą częścią przestrzeni powietrznej lub nie na właściwej wysokości, obowiązany jest możliwie jak najprędzej i bez wezwania przyjąć właściwy kierunek lub wysokość lotu.
2. Statek, o którym mowa w ust. 1, może być wezwany przez organy ruchu lotniczego do lądowania na wyznaczonym lotnisku, a jeżeli nie zastosuje się do wezwania, może być zmuszony do lądowania.
3. Przepisy ust. 2 stosuje się odpowiednio do statku powietrznego, który wykonuje lot bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia albo wbrew zakazowi lub ograniczeniom wprowadzonym na podstawie art. 45 ust. 1 lub w wykonaniu przepisów wydanych na podstawie ust. 3, jak również do statku powietrznego, który nie zastosował się do poleceń organów ruchu lotniczego.

#### **Art. 48.**

1. Zabrania się:
  - 1) wykonywania przez statki powietrzne lotów próbnych i akrobacyjnych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności,
  - 2) dokonywania ze statków powietrznych w czasie lotu jakichkolwiek zrzutów,
  - 3) dokonywania ze statków powietrznych w czasie lotu zdjęć fotograficznych,
  - 4) używania znajdujących się na statku powietrznym urządzeń łączności w celu przekazywania i odbierania wiadomości nie związanych z zadaniem lub potrzebami lotu.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw łączności, określi, w drodze rozporządzenia, wyjątki od zakazów wymienionych w ust. 1, dotyczące w szczególności:
  - 1) wykonywania lotów akrobacyjnych w wyznaczonej strefie lotów akrobacyjnych nad osiedlem lub innym skupiskiem ludności, z uwzględnieniem najmniejszej dopuszczalnej wysokości takich lotów,
  - 2) wykonywania lotów próbnych nad osiedlem lub innym skupiskiem ludności przy zachowaniu bezpiecznej wysokości,
  - 3) wykonywania zrzutów, zgodnie z zadaniem lotu,
  - 4) wykonywania zdjęć fotograficznych w polskiej przestrzeni powietrznej, z uwzględnieniem warunków dopuszczalności ich wykonywania,
  - 5) używania znajdujących się na statku powietrznym urządzeń telekomunikacyjnych w zakresie nie utrudniającym przekazywania i odbierania wiadomości bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem statku powietrznego, mając na uwadze bezkolizyjne przekazywanie i odbieranie wiadomości bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem statku powietrznego.

#### **Art. 49.**

Zabrania się używania obowiązujących w ruchu lotniczym znaków i sygnałów do celów nie związanych z tym ruchem, jak również w sposób mogący wprowadzić w błąd służbę ruchu lotniczego albo załogi statków powietrznych.

#### **Art. 50.**

1. Kto odnalazł porzucony statek powietrzny lub jego szczątki albo był świadkiem nieszczęśliwego wypadku lub przymusowego lądowania statku powietrznego poza lotniskiem, obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy organ lub jednostkę lotnictwa cywilnego albo wojskowego, Policji lub najbliższy organ administracji publicznej.
2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw zdrowia określa, w drodze rozporządzenia, organy upoważnione do przeprowadzania poszukiwań i organizowania akcji ratowniczej w razie zaginięcia lub innego wypadku statku powietrznego, zagrożenia bezpieczeństwa albo przymusowego lądowania statku powietrznego poza lotniskiem, a także organy upoważnione do przeprowadzania badań okoliczności i przyczyn wypadków lotniczych oraz zadania i tryb postępowania tych organów ze szczególnym uwzględnieniem obowiązków jednostek biorących udział w poszukiwaniach i organizowaniu akcji ratowniczej.
3. Organy wojskowe, Policji i administracji publicznej, jednostki organizacyjne służby zdrowia i ochrony przeciwpożarowej oraz przedsiębiorcy obowiązani są współdziałać z organami wymienionymi w ust. 2, a także brać udział w akcji zapobiegawczej na wezwanie organów ruchu lotniczego w razie zagrożenia bezpieczeństwa statku powietrznego.
4. Każdy obywatel obowiązany jest na żądanie organów wymienionych w ust. 2 udzielać im posiadanych informacji i dowodów dotyczących wypadku lotniczego.

5. Sprawy badań wypadków statków powietrznych nie należących do lotnictwa cywilnego normują przepisy wydane przez Ministra Obrony Narodowej.

## **Rozdział 2**

### **Loty międzynarodowe**

#### **Art. 51.**

1. Lotem międzynarodowym jest lot, w którym statek powietrzny przekracza granicę Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.
2. Do lotów międzynarodowych stosuje się odpowiednio przepisy art. 44-50 ze zmianami wynikającymi z przepisów rozdziału niniejszego.

#### **Art. 52.**

1. Lot polskiego statku powietrznego przez granicę Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej może być wykonany jedynie za zezwoleniem.
2. Lot obcego statku powietrznego w polskiej przestrzeni powietrznej może być wykonany jedynie na podstawie zezwolenia, chyba że umowa międzynarodowa, której Polska jest stroną, stanowi inaczej.
3. Stały pobyt polskiego statku powietrznego za granicą, a także stały pobyt obcego statku powietrznego w Polsce wymaga zezwolenia. Za stały uważa się pobyt trwający dłużej niż rok.
4. Minister Transportu, Żeglugi i Łączności w porozumieniu z Ministrami Obrony Narodowej, Spraw Wewnętrznych, Spraw Zagranicznych i Handlu Zagranicznego określi w drodze rozporządzenia zasady i warunki wykonywania lotów międzynarodowych oraz stałego pobytu polskich statków powietrznych za granicą i obcych statków powietrznych w Polsce.

#### **Art. 53.**

Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, lotniska, na których mogą być wykonywane starty i lądowania statków powietrznych w ruchu międzynarodowym, mając na uwadze zapewnienie warunków bezpieczeństwa.

#### **Art. 54.**

1. W razie wypadku lub lądowania statku powietrznego na terytorium Polski w miejscu, w którym brak organów właściwych do załatwienia formalności celnych i paszportowych, dowódca statku powietrznego obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy organ Milicji Obywatelskiej lub inny terenowy organ administracji państwowej. Podjęcie dalszego lotu bez zezwolenia właściwych organów celnych i organów ochrony granic jest zabronione.
2. Do czasu przybycia organów celnych lub organów ochrony granic, organy Milicji Obywatelskiej lub terenowe organy administracji państwowej, a także dowódca statku powietrznego obowiązani są zastosować niezbędne środki w celu zapewnienia dokonania formalności, o których mowa w ust. 1.

**Art. 55.**

1. W razie zaginięcia lub wypadku obcego statku powietrznego upoważnione organy państwa przynależności statku oraz właściciel lub użytkownik tego statku mogą na terytorium Polski brać udział w działaniach mających na celu odnalezienie statku lub udzielenie mu pomocy.
2. W razie wypadku obcego statku powietrznego, państwo przynależności tego statku może wyznaczyć obserwatorów, którzy mogą być obecni przy dochodzeniach przeprowadzanych na terytorium Polski przez organy wymienione w art. 50 ust. 2.
3. Sprawozdanie z dochodzenia przekazuje się na żądanie państwu przynależności statku powietrznego.
4. Przepisy ust. 1-3 stosuje się, jeżeli zobowiązania takie w stosunku do państwa przynależności statku powietrznego wynikają z umowy międzynarodowej, której Polska jest stroną; w pozostałych przypadkach wymagane jest zezwolenie Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności.

**Art. 56.**

Stan techniczny obcego statku powietrznego przebywającego w Polsce oraz dokumenty tego statku mogą być sprawdzane przez polskie państwowe organy lotniczego nadzoru technicznego lub organy ruchu lotniczego.

**Rozdział 3****Dowódca statku powietrznego****Art. 57.**

1. Na każdym statku powietrznym wykonującym lot z załogą musi być wyznaczony dowódca statku powietrznego.
2. Jeżeli załogę statku powietrznego stanowi jedna osoba, pełni ona funkcję dowódcy statku powietrznego.

**Art. 58.**

Dowódca statku powietrznego obowiązany jest wykonywać loty i zadania lotów zgodnie z przepisami, w szczególności zaś zapewnić bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się na jego pokładzie osób i ładunku.

**Art. 59.**

1. Dowódca statku powietrznego wydaje zarządzenia związane z bezpieczeństwem lotu i porządkiem na pokładzie statku powietrznego, mające moc w stosunku do wszystkich osób znajdujących się na statku powietrznym.
2. Dowódca statku powietrznego może, jeżeli uzna za konieczne, zlecać członkom załogi statku powietrznego wykonywanie czynności nie należących do ich normalnego zakresu działania.
3. Dowódca statku powietrznego ma prawo zastosować niezbędne środki przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego zarządzeń lub zagrażających w inny



sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego, jak również zatrzymać do czasu przybycia właściwych organów osobę podejrzaną o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym.

#### **Art. 60.**

1. Gdy statkowi powietrznemu grozi niebezpieczeństwo, dowódca statku powietrznego obowiązany jest zastosować wszelkie możliwe środki w celu uratowania pasażerów, załogi i statku.
2. W razie uszkodzenia statku powietrznego lub przymusowego przerwania lotu, dowódca statku wykonuje w imieniu właściciela lub użytkownika statku i właścicieli powierzonego do przewozu ładunku czynności, jakie uzna za konieczne do zabezpieczenia ich interesów.

#### **Art. 61.**

Dowódca statku powietrznego, który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi powietrznemu lub statkowi morskemu, spostrzegł statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie, albo zauważył inną katastrofę lub klęskę żywiołową bądź zauważył osobę znajdującą się na morzu w niebezpieczeństwie utraty życia, obowiązany jest udzielić poszkodowanemu lub znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób.

#### **Art. 62.**

W przypadku wrogich działań skierowanych przeciwko Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej lub polskiemu statkowi powietrznemu dowódca statku obowiązany jest podjąć wszelkie niezbędne środki w celu uchronienia statku powietrznego oraz znajdujących się na nim osób, mienia i dokumentów przed zawładnięciem.

#### **Art. 63.**

Minister Transportu, Żeglugi i Łączności określi w drodze rozporządzenia sposób wyznaczania dowódcy statku powietrznego, okres, w jakim pełni on swe funkcje, oraz kolejność, według której funkcje te przechodzą na innych członków załogi statku powietrznego w przypadku, gdy dowódca statku nie może pełnić ich osobiście; Minister Transportu, Żeglugi i Łączności może również określić prawa i obowiązki dowódcy statku powietrznego inne niż ustalone w prawie lotniczym.

**DZIAŁ VI****Przewóz lotniczy i inne usługi lotnicze****Rozdział 1****Przewóz lotniczy****Art. 64.**

1. Przewozem lotniczym jest przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, towarów lub poczty przez przewoźnika lotniczego.
2. Przewoźnikiem lotniczym jest przedsiębiorstwo przewozu lotniczego, jak również każdy, kto dokonuje za opłatą statkiem powietrznym przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty.

**Art. 65.**

3. Rozpoczęcie wykonywania na poszczególnych liniach lotniczych regularnego przewozu lotniczego, a jeżeli chodzi o polskie przedsiębiorstwo przewozu lotniczego - również zaprzestanie wykonywania takiego przewozu, wymaga zgody Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności. **ust. 1 i 2 skreślone**

**Art. 65a.**

Nabycie lub objęcie udziałów lub akcji bądź nabycie praw z udziałów lub akcji przez podmiot zagraniczny, w rozumieniu przepisów o spółkach z udziałem zagranicznym, w spółce prowadzącej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność w zakresie transportu lotniczego oraz wykonywania innych usług lotniczych, a także zarządzania lotniskami, wymaga zgody Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej.

**DZIAŁ VII****art. 66-71 skreślone****Odpowiedzialność cywilna****Rozdział 1****Odpowiedzialność osób eksploatujących statki powietrzne za szkody spowodowane ruchem tych statków****Art. 72.**

1. Odpowiedzialność osób eksploatujących statki powietrzne za szkody spowodowane ruchem tych statków, z wyjątkiem szkód przy wykonywaniu przewozu lotniczego (art. 74-77 i art. 86) oraz innych usług lotniczych (art. 88), normują przepisy prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszonymi za pomocą sił przyrody. **art. 74-77 i 86 skreślone - błąd w nowelizacji**
2. Odszkodowanie nie należy się, jeżeli szkoda wynikła z samego faktu przelotu statku powietrznego odbywającego się zgodnie z obowiązującymi przepisami.

**Art. 73.**

1. Odpowiedzialność za szkody, o których mowa w art. 72, ponosi osoba eksploatująca statek powietrzny.
2. Za eksploatującą statek powietrzny uważa się osobę, która go używała w czasie spowodowania szkody.
3. Osobę, która przekazała prawo używania statku powietrznego innej osobie, uważa się za eksploatującą statek powietrzny, jeżeli zachowała prawo decydowania w sprawach wykonywania lotu.
4. Za używającą statek powietrzny uważa się osobę, która używa go bądź sama, bądź przez osoby za nią działające, choćby przekroczyły udzielone im uprawnienia.
5. Osobę wpisaną do właściwego rejestru statków powietrznych jako właściciela statku powietrznego uważa się za eksploatującą i ponoszącą odpowiedzialność za szkodę, chyba że udowodni, że eksploatującą była inna osoba.
6. Odpowiedzialność za szkody ponosi również osoba, która bezprawnie używa statku powietrznego; solidarną z nią odpowiedzialność ponoszą osoby określone w ust. 1-5, chyba że udowodnią, że użycie statku nastąpiło bez ich zgody.
7. Solidarnie z osobami określonymi w ust. 1-6 odpowiadają osoby, z których winy szkoda powstała.

**Rozdział 3****Odpowiedzialność w związku z innymi usługami lotniczymi****rozdział 2 skreślony  
(art. 74-87)****Art. 88.**

W umowach o świadczenie usług innych niż przewóz lotniczy mogą być zamieszczone postanowienia określające odpowiedzialność stron; postanowienia te nie mogą naruszać uprawnień przysługujących osobom trzecim na podstawie przepisów art. 72-87.

**art. 72-87 skreślone -  
błąd w nowelizacji****Rozdział 4****Dochodzenie roszczeń****art. 89 skreślony****Art. 90.**

1. Roszczenia z tytułu szkody, o której mowa w art. 72 i 74, przedawniają się z upływem trzech lat od daty zdarzenia, które spowodowało szkodę.
3. Roszczenia z tytułu przewozu lotniczego poczty (art. 86) i z umów o świadczenie usług lotniczych innych niż przewóz lotniczy (art. 88) przedawniają się z upływem jednego roku od dnia wymagalności.

**art. 74 skreślony -  
błąd w nowelizacji****ust. 4-6 skreślone  
ust. 2 skreślony**

## DZIAŁ VIII

### Przepisy karne

#### Art. 91.

1. Kto:

- 1) wbrew art. 21 wykonuje lot przy użyciu statku powietrznego, którego stan techniczny nie odpowiada już warunkom wymaganym przy wydawaniu świadectwa sprawności technicznej (świadectwa oględzin) tego statku, albo niezgodnie z warunkami lub ograniczeniami, określonymi w świadectwie sprawności technicznej (świadectwie oględzin),
- 2) wbrew art. 48:
  - a) wykonuje przy użyciu statku powietrznego lot próbny lub akrobacyjny nad osiedlem lub innym skupiskiem ludności albo
  - b) dokonuje zrzutu ze statku powietrznego w czasie jego lotu,
- 3) narusza wprowadzone na podstawie art. 45 ust. 1 lub w wykonaniu przepisów wydanych na podstawie art. 44 ust. 3 zakazy lub ograniczenia lotów  
- podlega grzywnie albo karze ograniczenia wolności.

2. Tym samym karom podlega, kto, nie dopełniając ciężącego na nim obowiązku, dopuszcza do wykonania czynów określonych w ust. 1.

#### Art. 92.

1. Kto:

- 1) wykracza przeciwko przepisom art. 18 ust. 7, art. 19 ust. 1, art. 21 ust. 1 pkt 1, art. 34 ust. 1, art. 40, art. 49, art. 52 ust. 1, 2 lub 3, art. 54, przepisom wydanym na podstawie art. 19 ust. 2, art. 22, art. 31 pkt 3, art. 44 ust. 3 lub 4, art. 52 ust. 4, art. 66 pkt 2 albo zarządzeniom wydanym na podstawie art. 59,
- 2) wykracza przeciwko przepisom wydanym na podstawie art. 20 ust. 6, art. 31 pkt 1 lit. b), art. 31 pkt 2, art. 34 ust. 3, dotyczącym porządku ruchu lotniczego,
- 3) nieumyślnie uszkadza lub czyni niezdatnym do użytku lotnisko albo znajdujące się na lotnisku lub poza nim urządzenia, służące do potrzeb ruchu lotniczego,
- 4) samowolnie wbrew zakazom lub ostrzeżeniom podanym do powszechnej wiadomości przy pomocy tablic ostrzegawczych lub w inny sposób przez zarządzającego lotniskiem wkracza na teren lotniska lub wgania na ten teren zwierzęta gospodarcze  
- podlega karze aresztu do 3 miesięcy lub karze grzywny do 4.500 zł.

2. Tym samym karom podlega, kto, nie dopełniając ciężącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia wykroczeń przewidzianych w ust. 1.

3. Orzekanie w sprawach wymienionych w ust. 1 i 2 odbywa się w trybie przepisów o orzecznictwie karno-administracyjnym. Kolegia karno-administracyjne wymierzają w tych sprawach również karę aresztu.

## **DZIAŁ IX**

### **Przepisy końcowe**

#### **Art. 93.**

Przepisy art. 4-11, art. 13, art. 14, art. 16, art. 30, art. 44 ust. 2-5, art. 45, art. 48 ust. 1 pkt 1 i 4 i ust. 2, art. 49, art. 50, art. 52, art. 72, art. 73 i art. 92 ust. 1 pkt 3 i 4 stosuje się do polskiego lotnictwa wojskowego i polskiego lotnictwa będącego w służbie celnej i w służbie porządku publicznego; do polskiego lotnictwa będącego w służbie celnej stosuje się ponadto przepisy art. 48 ust. 1 pkt 2 i 3.

#### **Art. 94.**

W ustawie z dnia 22 marca 1957 r. o zmianach w organizacji i zakresie działania naczelných organów administracji państwowej w niektórych gałęziach przemysłu, budownictwa i komunikacji (Dz.U. Nr 17, poz. 86) skreśla się w końcu art. 10 wyraz "nadzoru nad sportem lotniczym".

#### **Art. 95.**

1. Tracą moc:

- 1) rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz.U. z 1935 r. Nr 69, poz. 437 i z 1945 r. Nr 48, poz. 273 i Nr 50, poz. 282),
- 2) art. 6 ustawy z dnia 26 lutego 1951 r. o organizacji władz w dziedzinie komunikacji (Dz.U. Nr 14, poz. 108, Nr 41, poz. 310 oraz z 1957 r. Nr 17, poz. 86).

2. Do czasu wydania przepisów wykonawczych na podstawie niniejszej ustawy pozostają w mocy dotychczasowe przepisy.

#### **Art. 96.**

Ustawa wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.