



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.0610.2.64.2022.JS(9)

RM-0610-64-22

UD121

Pani Elżbieta WITEK

Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi

projekt ustawy o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem,

Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Wnioskodawca

niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

U S T A W A

z dnia

o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną¹⁾

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa określa zasady prowadzenia działalności w zakresie krajowego i międzynarodowego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną przy użyciu cywilnych statków powietrznych, przewozu materiałów niebezpiecznych przez pasażerów lub członków załóg statków powietrznych oraz organy i podmioty realizujące zadania związane z tym transportem i przewozem.

Art. 2. Użyte w ustawie określenia i skróty oznaczają:

- 1) adres elektroniczny – adres elektroniczny w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2020 r. poz. 344);
- 2) incydent – incydent z materiałami niebezpiecznymi w rozumieniu pkt 35 Załącznika I do rozporządzenia nr 965/2012/UE;
- 3) Instrukcje Techniczne – Instrukcje Techniczne w rozumieniu pkt 119 Załącznika I do rozporządzenia nr 965/2012/UE, o których mowa w Załączniku 18, udostępniane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, łącznie z suplementami, dodatkami i erratami do tych instrukcji²⁾;
- 4) instruktor – osobę, o której mowa w art. 22 ust. 1;
- 5) klient masowy – klienta nadającego przesyłki pocztowe na podstawie umowy o świadczenie usługi pocztowej, o której mowa w art. 14 pkt 1 ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2022 r. poz. 896), zawartej w formie pisemnej, kiedy liczba nadanych przesyłek danego rodzaju w danym roku kalendarzowym przekroczy 100 000 sztuk;
- 6) materiały niebezpieczne – wyroby lub substancje, które mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska naturalnego, wykazane na liście

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

²⁾ Instrukcje Techniczne są dostępne na stronie internetowej www.icao.int

materiałów niebezpiecznych w Instrukcjach Technicznych lub sklasyfikowane zgodnie z tymi instrukcjami;

- 7) materiały niebezpieczne wysokiego ryzyka – materiały niebezpieczne, które mogą zostać użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, w wyniku czego mogą nastąpić konsekwencje, o których mowa w Części 1, Rozdział 5 Instrukcji Technicznych;
- 8) materiały promieniotwórcze – materiały niebezpieczne zawierające izotopy radioaktywne, o których mowa w Części 2, Rozdział 7 Instrukcji Technicznych;
- 9) nadawca – osobę fizyczną podpisaną pod dokumentem przewozowym lub innym dokumentem towarzyszącym przesyłce;
- 10) niezgodność poziomu 1 – niezgodność, która stanowi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa działalności w lotnictwie cywilnym i wymaga natychmiastowego usunięcia jej przyczyn i skutków;
- 11) niezgodność poziomu 2 – niezgodność:
 - a) która może doprowadzić do niezgodności poziomu 1 albo trwale obniżyć bezpieczeństwo działalności w lotnictwie cywilnym lub utrudnić spełnienie wymagań bezpieczeństwa działalności w lotnictwie cywilnym i wymaga usunięcia jej przyczyn i skutków w terminie określonym w programie naprawczym albo w protokole kontroli, zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu,
 - b) o charakterze systemowym, która trwale obniża lub utrudnia spełnienie wymagań działalności w lotnictwie cywilnym innych niż dotyczące bezpieczeństwa i wymaga usunięcia jej przyczyn i skutków w terminie określonym w programie naprawczym albo w protokole kontroli, zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu;
- 12) opakowanie zbiorcze – konstrukcję użytą przez jednego nadawcę w celu umieszczenia jednej lub większej liczby przesyłek i utworzenia jednej przesyłki, aby usprawnić jej obsługę i rozmieszczenie ładunków;
- 13) operator lotniczy – podmiot, inny niż wyznaczony operator pocztowy, który eksploatuje lub oferuje eksploatację statku powietrznego;
- 14) państwo pochodzenia – państwo, na którego terytorium po raz pierwszy załadowano przesyłkę na pokład statku powietrznego;
- 15) podwykonawca – podmiot, inny niż operator lotniczy i wyznaczony operator pocztowy, który świadczy usługi w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną na rzecz lub w imieniu operatora lotniczego;

- 16) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 17) przesyłka – przesyłkę w rozumieniu rozdziału 1 Załącznika 18;
- 18) rozporządzenie nr 965/2012/UE – rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. zm.³⁾);
- 19) transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną – każde przemieszczenie materiałów niebezpiecznych wykonywane na podstawie dokumentu przewozowego lub innego dokumentu towarzyszącego przesyłce, uwzględniające postoje wymagane podczas tego przemieszczenia oraz czynności związane z tym przemieszczeniem i postojami;
- 20) ustawa – Prawo lotnicze – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z 2021 r. poz. 784, 847 i 1898 oraz z 2022 r. poz. 655);
- 21) wypadek – wypadek z materiałami niebezpiecznymi w rozumieniu pkt 34 Załącznika I do rozporządzenia nr 965/2012/UE;
- 22) wyznaczony operator pocztowy – operatora wyznaczonego w rozumieniu art. 3 pkt 13 ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe;
- 23) Załącznik 18 – Załącznik 18 „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.⁴⁾);
- 24) zdarzenie – przypadek ukrytego, niezgłoszonego lub błędnie zgłoszonego materiału niebezpiecznego transportowanego lub przewożonego przez pasażera lub członka załogi statku powietrznego drogą powietrzną.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 227 z 24.08.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 23 z 28.01.2014, str. 27, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2014, str. 17, Dz. Urz. UE L 123 z 24.04.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 24 z 30.01.2015, str. 5, Dz. Urz. UE L 106 z 24.04.2015, str. 18, Dz. Urz. UE L 206 z 01.08.2015, str. 21, Dz. Urz. UE L 330 z 16.12.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 198 z 23.07.2016, str. 13, Dz. Urz. UE L 350 z 22.12.2016, str. 126, Dz. Urz. UE L 55 z 02.03.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 145 z 08.06.2017, str. 26, Dz. Urz. UE L 235 z 13.09.2017, str. 32, Dz. Urz. UE L 71 z 14.03.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 188 z 25.07.2018, str. 3, Dz. Urz. UE L 326 z 20.12.2018, str. 53, Dz. Urz. UE L 228 z 04.09.2019, str. 106, Dz. Urz. UE L 229 z 05.09.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 230 z 06.09.2019, str. 10, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 11, Dz. Urz. UE L 259 z 10.08.2020, str. 10, Dz. Urz. UE L 416 z 11.12.2020, str. 24, Dz. Urz. UE L 229 z 29.06.2021, str. 3, Dz. Urz. UE L 282 z 05.08.2021, str. 5 oraz Dz. Urz. UE L 450 z 16.12.2021, str. 21.

⁴⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1959 r. poz. 214, z 1963 r. poz. 137 i 138, z 1969 r. poz. 210 i 211, z 1976 r. poz. 130, 131, 188, 189, 227 i 228, z 1984 r. poz. 199 i 200, z 2000 r. poz. 446 i 447, z 2002 r. poz. 527 i 528, z 2003 r. poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

Art. 3. 1. Do prowadzenia działalności w zakresie krajowego i międzynarodowego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną przy użyciu cywilnych statków powietrznych, w szczególności do obowiązków podmiotów wykonujących czynności związane z tym transportem, oraz do przewozu materiałów niebezpiecznych przez pasażerów lub członków załóg statków powietrznych stosuje się Załącznik 18 i Instrukcje Techniczne z uwzględnieniem przepisów ustawy.

2. Jeżeli przepisy odpowiednio Załącznika 18 lub Instrukcji Technicznych zobowiązują „właściwą władzę”, „władzę krajową” lub „odpowiednią władzę” do wykonywania odpowiednich czynności administracyjnych w sprawie transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, czynności te wykonuje:

- 1) Minister Obrony Narodowej – w przypadku lotów, o których mowa w art. 66a ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy – Prawo lotnicze;
- 2) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki – w przypadku transportu materiałów promieniotwórczych;
- 3) Prezes Urzędu – w pozostałych przypadkach.

Art. 4. 1. Minister Obrony Narodowej udziela zgody na wykonanie przez cywilny statek powietrzny lotu, o którym mowa w art. 66a ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy – Prawo lotnicze, z materiałami niebezpiecznymi, uwzględniając potrzeby bezpieczeństwa i obronności państwa oraz ochronę informacji niejawnych, jeżeli taki lot nie spowoduje bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub bezpieczeństwa lotów i będzie wykonywany z zachowaniem wymagań określonych w przepisach ustawy.

2. Minister Obrony Narodowej może upoważnić kierownika jednostki organizacyjnej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej właściwej w zakresie służby ruchu lotniczego do udzielenia lub odmowy udzielenia zgody.

3. Minister Obrony Narodowej albo upoważniony kierownik jednostki organizacyjnej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej właściwej w zakresie służby ruchu lotniczego udziela albo odmawia udzielenia zgody w terminie 14 dni od dnia otrzymania kompletnego wniosku.

4. Wniosek zawiera:

- 1) firmę wnioskodawcy, jego siedzibę i adres, numer telefonu i adres elektroniczny, a w przypadku osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej – imię i nazwisko, adres zamieszkania, rodzaj, serię i numer dokumentu tożsamości, numer telefonu i adres elektroniczny;

- 2) typ statku powietrznego, którym ma być wykonywany lot, oraz jego znaki rozpoznawcze i znaki wywoławcze;
- 3) liczbę pasażerów na pokładzie statku powietrznego oraz ich dane – imię i nazwisko, adres zamieszkania, rodzaj, serię i numer dokumentu tożsamości;
- 4) dane lotniska wojskowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) datę i czas lądowania statku powietrznego;
- 6) datę i czas startu statku powietrznego do dalszego lotu;
- 7) cel lądowania lub postoju statku powietrznego;
- 8) datę, czas i miejsce przekroczenia granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej (wlot i wylot statku powietrznego);
- 9) dane lotniska wylotu i lotniska docelowego;
- 10) nazwę instytucji wojskowej koordynującej lub realizującej transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną oraz dane kontaktowe tej instytucji, jeżeli można wskazać instytucję wojskową, która koordynuje lub realizuje taki transport;
- 11) potwierdzenie uzyskania zezwolenia na wstęp na teren jednostki wojskowej – w przypadku potrzeby opuszczenia statku powietrznego przez załogę;
- 12) wykaz materiałów niebezpiecznych, ich ilość oraz sposób pakowania opisany zgodnie z Częścią 3 Instrukcji Technicznych;
- 13) numer identyfikacyjny Narodów Zjednoczonych (numer UN) materiału niebezpiecznego;
- 14) prawidłową nazwę przewozową materiału niebezpiecznego zgodną z Instrukcjami Technicznymi;
- 15) klasę i podklasę materiału niebezpiecznego;
- 16) liczbę i rodzaj opakowania;
- 17) firmę i adres podmiotu nadającego materiał niebezpieczny, a w przypadku osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej – imię i nazwisko oraz adres zamieszkania;
- 18) potwierdzenie, że na pokładzie statku powietrznego nie ma aparatury rozpoznawczej, a jeżeli taka aparatura znajduje się na pokładzie statku powietrznego – zapewnienie, że nie jest aktywna.

5. Zgodę albo odmowę udzielenia zgody sporządza się w formie pisemnej.

6. Zgodę albo odmowę udzielenia zgody doręcza się w postaci papierowej albo za pomocą telefaksu, a w przypadku gdy wnioskodawca wskaże taki adres do doręczeń – na adres elektroniczny.

7. O udzieleniu zgody Minister Obrony Narodowej lub upoważniony kierownik jednostki organizacyjnej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej właściwej w zakresie służby ruchu lotniczego niezwłocznie zawiadamia Prezesa Urzędu w celu umożliwienia realizacji zadań, o których mowa w rozdziale 9.

8. W przypadku wykonywania lotu, o którym mowa w art. 66a ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy – Prawo lotnicze, z materiałami niebezpiecznymi, art. 207 ustawy – Prawo lotnicze stosuje się.

Rozdział 2

Ograniczenia dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną

Art. 5. Zezwala się na transport drogą powietrzną materiałów niebezpiecznych, których taki transport zgodnie z pkt 4.2 Załącznika 18 oraz z Częścią 1 Instrukcji Technicznych jest zakazany, pod warunkiem uzyskania:

- 1) zatwierdzenia Prezesa Urzędu – zgodnie z pkt 2.1.2 Załącznika 18 oraz z Częścią 1, Rozdział 1 Instrukcji Technicznych albo
- 2) odstępstwa Prezesa Urzędu – zgodnie z pkt 2.1.3 Załącznika 18 oraz z Częścią 1, Rozdział 1 Instrukcji Technicznych, albo
- 3) zatwierdzenia Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki – zgodnie z pkt 2.1.2 Załącznika 18 oraz z Częścią 1, Rozdział 1 Instrukcji Technicznych – w przypadku transportu materiałów promieniotwórczych.

Art. 6. 1. Zatwierdzenie, o którym mowa w art. 5 pkt 1, jest udzielane na wniosek zainteresowanego podmiotu na czas nieokreślony albo na okres 30 dni.

2. Wniosek zawiera:

- 1) firmę wnioskodawcy, jego siedzibę i adres, a w przypadku osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej – imię i nazwisko oraz adres zamieszkania;
- 2) określenie przedmiotu zatwierdzenia;
- 3) określenie czasu, na jaki ma być udzielone zatwierdzenie;
- 4) uzasadnienie konieczności uzyskania zatwierdzenia.

3. Do wniosku dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie warunków transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną określonych w pkt 2.1.2 Załącznika 18 oraz w Instrukcjach Technicznych, niezbędne do udzielenia wnioskowanego zatwierdzenia, a także dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 42 ust. 2.

4. Prezes Urzędu, kierując się koniecznością zapewnienia bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych, może zobowiązać wnioskodawcę do przedstawienia

w wyznaczonym terminie dodatkowych danych i dokumentów, które potwierdzają spełnienie warunków transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.

5. Wniosek oraz dane i dokumenty, o których mowa w ust. 3 i 4, mogą być składane w języku polskim lub w języku angielskim. Dokumenty, o których mowa w ust. 3 i 4, mogą być składane w formie kopii.

6. Prezes Urzędu udziela zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 1, jeżeli zostały spełnione warunki określone w pkt 2.1.2 Załącznika 18 oraz w Instrukcjach Technicznych oraz wymagania określone w ust. 2–5.

Art. 7. 1. Prezes Urzędu udziela albo odmawia udzielenia zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 1, w drodze decyzji administracyjnej, w terminie 30 dni od dnia otrzymania kompletnego wniosku, o którym mowa w art. 6 ust. 1.

2. W wezwaniu do uzupełnienia wniosku, o którym mowa w art. 6 ust. 1, Prezes Urzędu wskazuje termin uzupełnienia braków. W przypadku niecierpiącym zwłoki treść wezwania może zostać ogłoszona ustnie i utrwalona w aktach sprawy w formie adnotacji.

3. Prezes Urzędu cofa zatwierdzenie, o którym mowa w art. 5 pkt 1, w drodze decyzji administracyjnej, w przypadku stwierdzenia w protokole kontroli niezgodności poziomu 1 oraz w przypadku, o którym mowa w art. 39 ust. 1.

4. Decyzje, o których mowa w ust. 1 i 3, podlegają natychmiastowemu wykonaniu.

5. W sprawach w przedmiocie zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 1, nie stosuje się art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162 i 2105 oraz z 2022 r. poz. 24 i 974).

Art. 8. 1. Odstępstwo, o którym mowa w art. 5 pkt 2, jest udzielane na wniosek zainteresowanego podmiotu złożony w terminie nie krótszym niż 20 dni przed planowaną datą wykonania lotu.

2. Termin złożenia wniosku nie dotyczy lotów związanych z pomocą humanitarną, ratowaniem życia i zdrowia, pomocą w związku z wystąpieniem klęski żywiołowej, ochroną środowiska, obronnością państwa lub bezpieczeństwem publicznym.

3. Wniosek zawiera:

- 1) firmę wnioskodawcy, jego siedzibę i adres, a w przypadku osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej – imię i nazwisko oraz adres zamieszkania;
- 2) firmę, siedzibę i adres operatora lotniczego;

- 3) opis trasy, na której ma być wykonywany lot, wraz z planowanymi terminami i numerami lotu;
- 4) typ statku powietrznego, którym ma być wykonywany lot, i jego znaki rozpoznawcze;
- 5) wykaz materiałów niebezpiecznych, ich ilość oraz sposób pakowania opisany zgodnie z Częścią 3 Instrukcji Technicznych;
- 6) numer identyfikacyjny Narodów Zjednoczonych (numer UN) materiału niebezpiecznego;
- 7) prawidłową nazwę przewozową materiału niebezpiecznego zgodną z Instrukcjami Technicznymi;
- 8) klasę i podklasę materiału niebezpiecznego;
- 9) liczbę i rodzaj opakowania;
- 10) firmę i adres podmiotu nadającego materiał niebezpieczny, a w przypadku osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej – imię i nazwisko oraz adres zamieszkania;
- 11) firmę i adres odbiorcy, a w przypadku osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej – imię i nazwisko oraz adres zamieszkania;
- 12) uzasadnienie konieczności wykonania transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną;
- 13) oświadczenie, w którym wnioskodawca zapewnia, że warunki przedstawione we wniosku pozwolą na osiągnięcie bezpieczeństwa równoważnego z bezpieczeństwem, o którym mowa w Instrukcjach Technicznych.

4. Do wniosku dołącza się kopię:

- 1) dokumentu przewozowego dla materiałów niebezpiecznych sporządzonego zgodnie z wymaganiami określonymi w Części 5, Rozdział 4 Instrukcji Technicznych;
- 2) certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) albo równoważnego dokumentu, uprawniającego do transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną;
- 3) dokumentu potwierdzającego charakter lotu – w przypadku, o którym mowa w ust. 2;
- 4) dowodu uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 42 ust. 3, a w przypadku, o którym mowa w art. 42 ust. 7 – dokumentu potwierdzającego charakter lotu.

5. Prezes Urzędu, kierując się koniecznością zapewnienia bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych, może zobowiązać wnioskodawcę do przedstawienia w wyznaczonym terminie dodatkowych danych i dokumentów, które potwierdzają spełnienie warunków transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną określonych w pkt 2.1.3

Załącznika 18 oraz w Instrukcjach Technicznych, niezbędnych do udzielenia wnioskowanego odstępstwa.

6. Wniosek oraz dane i dokumenty, o których mowa w ust. 4 i 5, mogą być składane w języku polskim lub w języku angielskim, a także przesyłane na adres poczty elektronicznej. Dokumenty, o których mowa w ust. 5, mogą być składane w formie kopii.

7. Prezes Urzędu udziela odstępstwa, o którym mowa w art. 5 pkt 2, w przypadkach określonych w pkt 2.1.3 Załącznika 18, jeżeli bezpieczeństwo transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną będzie równoważne z bezpieczeństwem, o którym mowa w Załączniku 18 oraz w Instrukcjach Technicznych, oraz zostały spełnione wymagania określone w ust. 3–5.

8. Odstępstwo, o którym mowa w art. 5 pkt 2, jest udzielane na konkretny lot i jest ważne przez 30 dni od planowanej daty wykonania tego lotu.

9. Wnioskodawca może działać przez pełnomocnika. Przepisy art. 32, art. 33, art. 40 § 2 oraz art. 41 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, 1491 i 2052) stosuje się.

Art. 9. 1. Prezes Urzędu udziela albo odmawia udzielenia odstępstwa, o którym mowa w art. 5 pkt 2, w terminie 20 dni od dnia otrzymania kompletnego wniosku, o którym mowa w art. 8 ust. 1.

2. Odstępstwo, o którym mowa w art. 5 pkt 2, albo odmowę udzielenia odstępstwa sporządza się w formie pisemnej.

3. Odstępstwo, o którym mowa w art. 5 pkt 2, albo odmowę udzielenia odstępstwa doręcza się w postaci papierowej albo za pomocą telefaksu, a w przypadku gdy wnioskodawca wskaże taki adres do doręczeń – na adres elektroniczny.

Art. 10. 1. Zatwierdzenie, o którym mowa w art. 5 pkt 3, jest udzielane na wniosek zainteresowanego podmiotu na czas nieokreślony albo na okres 30 dni.

2. Wniosek zawiera:

- 1) firmę wnioskodawcy, jego siedzibę i adres, a w przypadku osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej – imię i nazwisko oraz adres zamieszkania;
- 2) określenie przedmiotu zatwierdzenia;
- 3) określenie czasu, na jaki ma być udzielone zatwierdzenie;
- 4) uzasadnienie konieczności uzyskania zatwierdzenia.

3. Do wniosku dołącza się dokumenty w języku polskim potwierdzające spełnienie warunków transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną określonych w pkt 2.1.2 Załącznika 18 oraz w Instrukcjach Technicznych, niezbędne do udzielenia wnioskowanego zatwierdzenia, a także dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 43 ust. 2.

4. Prezes Państwowej Agencji Atomistyki, kierując się koniecznością zapewnienia bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych, może zobowiązać wnioskodawcę do przedstawienia w wyznaczonym terminie dodatkowych danych i dokumentów, które potwierdzają spełnienie warunków transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.

5. Dokumenty, o których mowa w ust. 3 i 4, mogą być składane w formie kopii.

6. W wezwaniu do uzupełnienia wniosku Prezes Państwowej Agencji Atomistyki wskazuje termin uzupełnienia braków. W przypadku niecierpiącym zwłoki treść wezwania może zostać ogłoszona ustnie i utrwalona w aktach sprawy w formie adnotacji.

Art. 11. 1. Prezes Państwowej Agencji Atomistyki udziela zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 3, jeżeli zostały spełnione warunki określone w pkt 2.1.2 Załącznika 18 oraz w Instrukcjach Technicznych oraz wymagania określone w art. 10 ust. 2–4.

2. Prezes Państwowej Agencji Atomistyki udziela albo odmawia udzielenia zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 3, w drodze decyzji administracyjnej.

3. Prezes Państwowej Agencji Atomistyki cofa zatwierdzenie, o którym mowa w art. 5 pkt 3, w drodze decyzji administracyjnej, w przypadku stwierdzenia w protokole kontroli transportu materiałów promieniotwórczych niezgodności poziomu 1 oraz w przypadku, o którym mowa w art. 39 ust. 1.

4. Decyzje, o których mowa w ust. 2 i 3, podlegają natychmiastowemu wykonaniu.

5. W sprawach w przedmiocie zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 3, nie stosuje się art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

Rozdział 3

Obowiązki operatora lotniczego

Art. 12. 1. Transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną jest wykonywany przez operatora lotniczego uprawnionego do wykonywania takiego transportu zgodnie z Załącznikiem 6 „Eksploatacja statków powietrznych” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., z wyłączeniem przypadków gdy materiały niebezpieczne:

- 1) nie podlegają przepisom Instrukcji Technicznych, zgodnie z Częścią 1 Instrukcji Technicznych, lub
- 2) mogą być wnoszone na pokład statku powietrznego przez pasażerów lub członków załogi statku powietrznego albo znajdować się w bagażu, zgodnie z Częścią 8 Instrukcji Technicznych.

2. Operator lotniczy uwzględnia w instrukcji operacyjnej lub w innych wydawanych przez siebie instrukcjach informacje umożliwiające członkom załóg statków powietrznych, innym jego pracownikom oraz jego podwykonawcom wykonywanie obowiązków związanych z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną oraz przewozem materiałów niebezpiecznych przez pasażerów i członków załogi statku powietrznego.

3. Jeżeli obowiązki operatora lotniczego wynikające z przepisów Załącznika 18 są w części realizowane przez podwykonawcę, jest on obowiązany do spełnienia wymagań określonych w Części 7 Instrukcji Technicznych, dotyczących operatora lotniczego w zakresie prowadzonej działalności.

Art. 13. Operator lotniczy, który posiada uprawnienia do transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, oraz operator lotniczy, który nie posiada takich uprawnień, są obowiązani spełniać odpowiednie wymagania w zakresie szkoleń określone w Instrukcjach Technicznych.

Art. 14. 1. Operator lotniczy eksploatujący statki powietrzne, w których nie jest możliwe zapewnienie miejsca w kabinie pasażerskiej dla bagażu podręcznego zawierającego materiały niebezpieczne dozwolone do przewozu tylko w bagażu podręcznym wnoszonym na pokład statku powietrznego przez pasażerów i członków załogi statku powietrznego zgodnie z Częścią 8 Instrukcji Technicznych, opracowuje i wdraża procedurę zapewniającą, że materiały niebezpieczne umieszczone w bagażu podręcznym nie będą przewożone w luku bagażowym.

2. Procedura obejmuje co najmniej:

- 1) metody informowania pasażerów o konieczności zgłaszania materiałów niebezpiecznych, w tym materiałów niebezpiecznych umieszczanych w bagażu;
- 2) sposoby identyfikacji materiałów niebezpiecznych, w tym materiałów niebezpiecznych umieszczanych w bagażu;
- 3) metody postępowania z materiałami niebezpiecznymi, w tym materiałami niebezpiecznymi umieszczonymi i zidentyfikowanymi w bagażu;

- 4) zasady współpracy ze służbami lotniskowymi w zakresie postępowania z bagażem, w którym zostały umieszczone materiały niebezpieczne.
3. Operator lotniczy dołącza procedurę do instrukcji operacyjnej.

Rozdział 4

Nadawca

Art. 15. Przed nadaniem przesyłki do transportu drogą powietrzną nadawca jest obowiązany:

- 1) sprawdzić, czy materiały niebezpieczne nie są zabronione do transportu drogą powietrzną w każdych okolicznościach, z uwzględnieniem Części 1, Rozdział 2 Instrukcji Technicznych;
- 2) uzyskać zatwierdzenie, o którym mowa w art. 5 pkt 1 lub 3, jeżeli jest wymagane;
- 3) sklasyfikować materiały niebezpieczne zgodnie z wymaganiami określonymi w Części 2 Instrukcji Technicznych;
- 4) zapakować materiały niebezpieczne zgodnie z wymaganiami określonymi:
 - a) w Części 1, Rozdział 2, w Części 3 i 4 Instrukcji Technicznych oraz
 - b) w Części 6 Instrukcji Technicznych, jeżeli mają zastosowanie do tych materiałów niebezpiecznych;
- 5) oznakować przesyłkę w języku angielskim oraz w językach, które mogą być wymagane przez państwo pochodzenia, i oznakować etykietami w odniesieniu do materiałów niebezpiecznych, zgodnie z wymaganiami określonymi w Części 3 i 4, w Części 5, Rozdział 2 i 3 oraz w Części 6, Rozdział 2 Instrukcji Technicznych;
- 6) jeżeli co najmniej jedna przesyłka jest umieszczona w opakowaniu zbiorczym, zastosować opakowanie zbiorcze zawierające wyłącznie przesyłki z materiałami niebezpiecznymi dozwolonymi do transportu drogą powietrzną, zgodnie z wymaganiami określonymi w Części 5, Rozdział 1 Instrukcji Technicznych, oraz oznakować opakowanie zbiorcze w języku angielskim oraz w językach, które mogą być wymagane przez państwo pochodzenia, i oznakować etykietami zgodnie z wymaganiami określonymi w Części 5, Rozdział 2 Instrukcji Technicznych;
- 7) wypełnić i podpisać dokument przewozowy dla materiału niebezpiecznego w języku angielskim oraz w językach, które mogą być wymagane przez państwo pochodzenia, zgodnie z wymaganiami określonymi w Części 5, Rozdział 4 Instrukcji Technicznych.

Art. 16. Nadawca, który wysłał materiał niebezpieczny z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany ukończyć szkolenie z wynikiem pozytywnym na zasadach określonych w art. 21 ust. 2 oraz spełniać odpowiednie dla nadawcy wymagania w zakresie szkoleń określone w Instrukcjach Technicznych, a także pozostawać w wykazie nadawców.

Art. 17. 1. Kopię dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia z wynikiem pozytywnym nadawca przekazuje Prezesowi Urzędu w terminie 7 dni od dnia jego otrzymania wraz ze zgłoszeniem o wpis do wykazu nadawców.

2. Zgłoszenie o wpis do wykazu nadawców zawiera: imię i nazwisko nadawcy, jego numer telefonu i adres do doręczeń oraz adres elektroniczny. Do zgłoszenia nadawca dołącza dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 42 ust. 4. Nadawca może dołączyć także zgodę na opublikowanie numeru telefonu i adresu elektronicznego.

3. Kopia dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia z wynikiem pozytywnym, zgłoszenie o wpis do wykazu nadawców oraz zgoda, o której mowa w ust. 2 zdanie trzecie, mogą być przesyłane w postaci elektronicznej.

Art. 18. 1. Prezes Urzędu prowadzi wykaz nadawców.

2. Wykaz nadawców zawiera: imię i nazwisko nadawcy, jego numer telefonu, adres elektroniczny i numer w wykazie.

3. Wykaz nadawców jest jawny i podlega publikacji na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, z zastrzeżeniem, że numer telefonu i adres elektroniczny nadawcy są publikowane wyłącznie, gdy nadawca do zgłoszenia o wpis do wykazu nadawców dołączy zgodę, o której mowa w art. 17 ust. 2 zdanie trzecie.

4. Prezes Urzędu wpisuje nadawcę do wykazu nadawców na podstawie zgłoszenia o wpis do wykazu nadawców i kopii dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia z wynikiem pozytywnym w terminie 14 dni od dnia ich otrzymania.

5. Prezes Urzędu skreśla nadawcę z wykazu nadawców w terminie 14 dni od dnia upływu terminu ważności szkolenia.

6. Nadawca jest obowiązany zgłosić Prezesowi Urzędu zmianę danych opublikowanych w wykazie nadawców w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmiany.

7. Prezes Urzędu uwzględnia zmianę danych opublikowanych w wykazie nadawców w terminie 14 dni od dnia otrzymania zgłoszenia.

Rozdział 5

Wyznaczony operator pocztowy

Art. 19. 1. Wyznaczony operator pocztowy monitoruje wprowadzanie materiałów niebezpiecznych do poczty transportowanej drogą powietrzną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w tym celu posiada:

- 1) procedurę szkolenia personelu wyznaczonego operatora pocztowego na zasadach określonych w art. 21 ust. 2;
- 2) procedurę zgłaszania Prezesowi Urzędu wypadków, incydentów oraz zdarzeń, z uwzględnieniem przepisów rozdziału 7;
- 3) z uwzględnieniem procedur określonych w Światowej Konwencji Pocztowej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1522) dokumenty określające:
 - a) sposób przekazywania klientom, w punktach przyjmowania przesyłek pocztowych, informacji dotyczących ograniczeń transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną,
 - b) metody przedstawiania klientom masowym informacji dotyczących materiałów niebezpiecznych,
 - c) sposób informowania w umowach o świadczenie usług pocztowych zawieranych z klientami masowymi o zasadach dotyczących dopuszczenia do transportu w poczcie oraz transportu drogą powietrzną materiałów niebezpiecznych,
 - d) procedurę przyjmowania przez personel wyznaczonego operatora pocztowego materiałów niebezpiecznych dopuszczonych do transportu drogą powietrzną zgodnie z Częścią 1, Rozdział 2 Instrukcji Technicznych,
 - e) procedurę zamieszczania na przesyłkach pocztowych zawierających materiały niebezpieczne informacji na temat danych nadawcy i oznakowania tych przesyłek,
 - f) sposób postępowania z przesyłkami pocztowymi zawierającymi materiały niebezpieczne niezaakceptowanymi do transportu drogą powietrzną;
- 4) procedurę na wypadek wystąpienia sytuacji awaryjnych rozumianych jako wypadek lub incydent, z uwzględnieniem przepisów rozdziału 7;
- 5) dokument określający sposób archiwizacji dokumentów dotyczących transportu drogą powietrzną przesyłek pocztowych zawierających materiały niebezpieczne, w tym list kontrolnych przyjmowania suchego lodu;

- 6) procedury zapewniające, że są przestrzegane odstępstwa państw lub operatorów lotniczych zawarte w Załączniku 3 do Instrukcji Technicznych;
- 7) metody dostosowywania procedur do zmian wprowadzanych w Instrukcjach Technicznych.

2. Procedury, sposoby oraz metody, o których mowa w ust. 1, podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

3. Zatwierdzenie procedur, sposobów oraz metod, o których mowa w ust. 1, jest udzielane na wniosek wyznaczonego operatora pocztowego po przeprowadzeniu oceny formalnej wniosku i oceny zgodności dołączonej do niego dokumentacji zgodnie z Częścią S-1, Rozdział 3 Suplementu do Instrukcji Technicznych oraz z Częścią 1, Rozdział 2 Instrukcji Technicznych.

4. Wniosek zawiera: firmę wyznaczonego operatora pocztowego, jego siedzibę i adres.

5. Do wniosku dołącza się procedury, sposoby oraz metody, o których mowa w ust. 1, oraz dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 42 ust. 5.

6. Wniosek i procedury, sposoby oraz metody, o których mowa w ust. 1, mogą być przesyłane w postaci elektronicznej.

7. Prezes Urzędu udziela albo odmawia udzielenia zatwierdzenia procedur, sposobów oraz metod, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji administracyjnej.

8. Wyznaczony operator pocztowy umieszcza w widocznych miejscach w punktach przyjmowania przesyłek pocztowych informacje pisemne lub graficzne dotyczące ograniczeń transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.

Art. 20. Wyznaczony operator pocztowy, który do poczty transportowanej drogą powietrzną nie wprowadza materiałów niebezpiecznych, jest obowiązany przeszkolić personel w zakresie określonym w Instrukcjach Technicznych.

Rozdział 6

Szkolenia

Art. 21. 1. Osoba, która bierze udział w transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, jest obowiązana odbyć szkolenie z zakresu bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, w tym szkolenie odnawiające, zgodnie z zakresem określonym w Instrukcjach Technicznych.

2. Szkolenie jest ważne przez 24 miesiące, licząc od ostatniego dnia miesiąca, w którym szkolenie zostało ukończone, i jest prowadzone zgodnie z następującymi zasadami:

- 1) jest przeprowadzane przez instruktora;
- 2) zakres szkolenia jest:
 - a) ujęty w ramowym programie szkolenia, który w przypadku szkolenia personelu operatora lotniczego jest zgodny z programem szkolenia danego operatora zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu zgodnie z ORO.GEN.110 rozporządzenia nr 965/2012/UE,
 - b) zgodny z zakresem zatwierdzenia udzielonego instruktorowi przez Prezesa Urzędu, zgodnie z art. 23 ust. 2;
- 3) jest zrealizowane i ukończone z wynikiem pozytywnym przez osobę szkoloną przed rozpoczęciem wykonywania przez nią obowiązków;
- 4) jest odpowiednie do zakresu obowiązków wykonywanych przez osobę szkoloną, zgodnie z tematyką kursów szkoleniowych określoną w Instrukcjach Technicznych, i obejmuje co najmniej:
 - a) szkolenie ogólne – które zapoznaje osobę szkoloną z zagadnieniem transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, w tym z postanowieniami Załącznika 18,
 - b) szkolenie specjalistyczne dla poszczególnych stanowisk – które dostarcza szczegółową wiedzę w zakresie wymagań obowiązujących osobę szkoloną na stanowisku, za które jest odpowiedzialna,
 - c) szkolenie w zakresie bezpieczeństwa – które dostarcza wiedzę w zakresie zagrożeń stwarzanych przez materiały niebezpieczne, bezpiecznej ich obsługi oraz metod postępowania w sytuacjach awaryjnych;
- 5) kończy się egzaminem przeprowadzonym przez instruktora.

3. Szkolenie odnawiające jest przeprowadzane w celu zapewnienia możliwości uzyskania przez osobę szkoloną aktualnej wiedzy i odbywa się w okresie ważności poprzedniego szkolenia. Jeżeli szkolenie odnawiające zostanie ukończone w okresie ostatnich 3 miesięcy ważności poprzedniego szkolenia, to 24 miesięczny okres ważności szkolenia odnawiającego jest liczony od ostatniego dnia miesiąca, w którym upływa termin ważności poprzedniego szkolenia.

4. Egzamin przeprowadza się w formie pisemnego testu sprawdzającego wiedzę teoretyczną nabytą w trakcie szkolenia.

5. Zakres egzaminu odpowiada zakresowi programu szkolenia.

6. Egzamin uznaje się za zaliczony, jeżeli osoba egzaminowana uzyskała z testu nie mniej niż 75% możliwych do uzyskania punktów za udzielenie prawidłowych odpowiedzi.

7. Ze szkolenia instruktor sporządza protokół, który zawiera:

- 1) imię i nazwisko osoby szkolonej;
- 2) datę i miejsce przeprowadzenia szkolenia;
- 3) datę ukończenia poprzedniego szkolenia – w przypadku gdy protokół dotyczy szkolenia odnawiającego;
- 4) zakres programu szkolenia określony zgodnie z Instrukcjami Technicznymi;
- 5) opis lub kopię materiału wykorzystywanego podczas szkolenia;
- 6) informację o wyniku egzaminu;
- 7) firmę i adres podmiotu, na którego rzecz przeprowadzono szkolenie;
- 8) imię, nazwisko i podpis instruktora oraz jego numer w wykazie instruktorów.

8. Protokół jest przechowywany przez instruktora przez okres 3 lat od dnia jego sporządzenia i jest udostępniany na żądanie podmiotowi, o którym mowa w ust. 7 pkt 7, oraz Prezesowi Urzędu.

9. Instruktor wydaje osobie szkolonej dokument potwierdzający ukończenie szkolenia zawierający: imię i nazwisko osoby szkolonej oraz instruktora, datę i miejsce przeprowadzenia szkolenia, zakres programu szkolenia określony zgodnie z Instrukcjami Technicznymi oraz informację o wyniku egzaminu.

Art. 22. 1. Do prowadzenia szkolenia, o którym mowa w art. 21 ust. 1, jest uprawniona osoba, której Prezes Urzędu udzielił zatwierdzenia spełnienia wymagań do prowadzenia szkoleń z zakresu bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.

2. Zatwierdzenie jest udzielane na wniosek.

3. Wniosek zawiera: imię i nazwisko wnioskodawcy, jego adres zamieszkania, numer telefonu, adres do doręczeń oraz adres elektroniczny.

4. Do wniosku dołącza się:

- 1) dokument potwierdzający, że wnioskodawca ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie zgodne z wymaganiami Instrukcji Technicznych;
- 2) dokumenty potwierdzające:
 - a) co najmniej trzyletnie doświadczenie wnioskodawcy w pracy związanej z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną – w przypadku wnioskodawcy ubiegającego się o zatwierdzenie do prowadzenia szkolenia

- personelu operatora lotniczego i agentów obsługi naziemnej, akceptujących materiały niebezpieczne,
- b) co najmniej roczne doświadczenie wnioskodawcy w pracy związanej z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną – w pozostałych przypadkach;
- 3) dokumenty potwierdzające umiejętności wnioskodawcy w przekazywaniu wiedzy, w szczególności certyfikaty lub inne dokumenty potwierdzające posiadanie umiejętności szkoleniowych w praktyce;
- 4) ramowy program szkolenia obejmujący co najmniej:
- a) zakres szkolenia,
 - b) opis środków, metod i materiałów, przy pomocy których będzie przeprowadzane szkolenie,
 - c) zasady przeprowadzania egzaminu, o którym mowa w art. 21 ust. 2 pkt 5, wraz z przykładowymi arkuszami egzaminacyjnymi,
 - d) kryteria pozytywnego ukończenia szkolenia;
- 5) dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 42 ust. 6.

5. Do wniosku można dołączyć zgodę na opublikowanie numeru telefonu i adresu elektronicznego.

6. Dokumenty, o których mowa w ust. 4, mogą być składane w formie kopii.

7. Wniosek i dokumenty, o których mowa w ust. 4, oraz zgoda, o której mowa w ust. 5, mogą być przesyłane w postaci elektronicznej.

Art. 23. 1. Prezes Urzędu udziela zatwierdzenia, o którym mowa w art. 22 ust. 1, na okres ważności szkolenia wynikający z dokumentu, o którym mowa w art. 22 ust. 4 pkt 1, po pozytywnej weryfikacji dokumentów, o których mowa w art. 22 ust. 2 i 4.

2. Prezes Urzędu, udzielając zatwierdzenia określa zakres szkolenia, które może prowadzić instruktor, w odniesieniu do kategorii osób szkolonych, oraz metody prowadzenia szkolenia.

3. Przepis art. 64 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego stosuje się.

4. Prezes Urzędu odmawia udzielenia zatwierdzenia w przypadku negatywnej weryfikacji dokumentów, o których mowa w art. 22 ust. 2 i 4.

5. Zatwierdzenie, o którym mowa w art. 22 ust. 1, albo odmowę udzielenia zatwierdzenia sporządza się w formie pisemnej.

6. Zatwierdzenie, o którym mowa w art. 22 ust. 1, albo odmowę udzielenia zatwierdzenia doręcza się w postaci papierowej albo za pomocą telefaksu, a w przypadku gdy wnioskodawca wskaże taki adres do doręczeń – na adres elektroniczny.

Art. 24. 1. Prezes Urzędu prowadzi wykaz instruktorów.

2. Wykaz instruktorów zawiera: imię i nazwisko instruktora, jego numer telefonu, adres elektroniczny, numer w wykazie, termin ważności posiadanych uprawnień oraz zakres szkolenia, które może prowadzić instruktor, określony zgodnie z art. 23 ust. 2.

3. Wykaz instruktorów jest jawny i podlega publikacji na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, z zastrzeżeniem, że numer telefonu i adres elektroniczny instruktora są publikowane wyłącznie, gdy instruktor do wniosku, o którym mowa w art. 22 ust. 2, dołączy zgodę, o której mowa w art. 22 ust. 5.

4. Prezes Urzędu wpisuje instruktora do wykazu instruktorów z chwilą udzielenia zatwierdzenia, o którym mowa w art. 22 ust. 1.

5. Instruktor jest obowiązany zgłosić Prezesowi Urzędu zmianę danych opublikowanych w wykazie instruktorów w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmiany.

6. Prezes Urzędu uwzględnia zmianę danych opublikowanych w wykazie instruktorów w terminie 14 dni od dnia otrzymania zgłoszenia.

Art. 25. 1. Instruktor jest obowiązany dostarczyć Prezesowi Urzędu dokument potwierdzający ukończenie z wynikiem pozytywnym szkolenia odnawiającego przed upływem terminu ważności poprzedniego szkolenia.

2. Niedostarczenie Prezesowi Urzędu dokumentu potwierdzającego ukończenie z wynikiem pozytywnym szkolenia odnawiającego w terminie, o którym mowa w ust. 1, skutkuje skreśleniem instruktora z wykazu instruktorów w terminie 7 dni od dnia upływu tego terminu.

Art. 26. 1. W przypadku zmiany Instrukcji Technicznych instruktor jest obowiązany dostosować ramowy program szkolenia, o którym mowa w art. 22 ust. 4 pkt 4, do tej zmiany oraz dostarczyć go Prezesowi Urzędu przed dniem rozpoczęcia kolejnego szkolenia.

2. Niedostosowanie ramowego programu szkolenia do zmiany Instrukcji Technicznych i niedostarczenie go Prezesowi Urzędu przed dniem rozpoczęcia kolejnego szkolenia skutkuje utratą ważności zatwierdzenia, o którym mowa w art. 22 ust. 1, oraz skreśleniem instruktora z wykazu instruktorów.

Art. 27. 1. Instruktor jest obowiązany do prowadzenia działalności szkoleniowej zgodnie z udzielonym zatwierdzeniem, o którym mowa w art. 22 ust. 1, pod rygorem skreślenia z wykazu instruktorów.

2. Prezes Urzędu skreśla instruktora z wykazu instruktorów w przypadku prowadzenia działalności szkoleniowej niezgodnie z udzielonym zatwierdzeniem.

Art. 28. Instruktor może przeprowadzić szkolenie odnawiające w postaci elektronicznej, z wyłączeniem szkolenia personelu operatora lotniczego i agentów obsługi naziemnej, akceptujących materiały niebezpieczne oraz personelu wyznaczonego operatora pocztowego akceptującego przesyłki pocztowe zawierające materiały niebezpieczne.

Rozdział 7

Zgłaszanie wypadków, incydentów oraz zdarzeń

Art. 29. 1. Operator lotniczy, któremu Prezes Urzędu wydał certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC), oraz jego podwykonawcy, zgłaszają w ramach systemu zgłaszania zdarzeń każdy wypadek, incydent oraz zdarzenie, niezależnie od miejsca ich wystąpienia.

2. Operator lotniczy inny niż określony w ust. 1 zgłasza w ramach systemu zgłaszania zdarzeń każdy wypadek, incydent oraz zdarzenie, które miały miejsce na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Operator lotniczy inny niż określony w ust. 1 zgłasza w ramach systemu zgłaszania zdarzeń zdarzenie dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną lub przewozu materiałów niebezpiecznych przez pasażerów lub członków załogi statku powietrznego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jako państwa pochodzenia, polegające na ujawnieniu przypadków niezgodności z przepisami Części 7 Instrukcji Technicznych oraz ustawy dotyczących:

- 1) akceptacji, przechowywania i załadunku materiałów niebezpiecznych;
- 2) przekazywania informacji o materiałach niebezpiecznych dowódcy statku powietrznego;
- 3) wnoszenia na pokład statku powietrznego materiałów niebezpiecznych przez pasażerów lub członków załogi statku powietrznego.

4. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1–3, zawiera:

- 1) datę wypadku, incydentu lub zdarzenia;
- 2) trasę, datę i numer lotu;
- 3) opis materiałów niebezpiecznych oraz numer referencyjny lotniczego listu przewozowego albo przywieszki bagażowej i biletu;

- 4) numer identyfikacyjny Narodów Zjednoczonych (numer UN) materiału niebezpiecznego i prawidłową nazwę przewozową materiału niebezpiecznego zgodną z Instrukcjami Technicznymi;
- 5) klasę i podklasę oraz dodatkowe ryzyka materiału niebezpiecznego;
- 6) typ opakowania i oznakowanie specyfikacyjne opakowania;
- 7) ilość materiałów niebezpiecznych;
- 8) firmę i adres podmiotu nadającego przesyłkę, a w przypadku osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej – imię i nazwisko oraz adres zamieszkania;
- 9) inne dane istotne do przeprowadzenia analizy wypadku, incydentu lub zdarzenia;
- 10) przypuszczalną przyczynę wypadku, incydentu lub zdarzenia;
- 11) podjęte działania;
- 12) inne podjęte czynności sprawozdawcze;
- 13) imię i nazwisko, stanowisko i numer telefonu osoby sporządzającej zgłoszenie oraz adres podmiotu, w imieniu którego zgłoszenie jest dokonywane.

5. Do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1–3, dołącza się kopie dokumentów dotyczących sprawy oraz posiadaną dokumentację fotograficzną.

6. Podmiot inny niż operator lotniczy, zaangażowany w transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, który pozyskał informacje o wypadku, incydencie lub zdarzeniu, zgłasza ten fakt w ramach systemu zgłaszania zdarzeń. Przepisy ust. 4 i 5 stosuje się odpowiednio.

7. W przypadku gdy zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1–3 albo 6, dotyczy wypadku z materiałami promieniotwórczymi, incydentu z materiałami promieniotwórczymi albo zdarzenia z materiałami promieniotwórczymi, kopię zgłoszenia podmiot, o którym mowa odpowiednio w ust. 1–3 albo 6, przesyła Prezesowi Państwowej Agencji Atomistyki.

8. W przypadku gdy zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1–3 albo 6, dotyczy wypadku, incydentu albo zdarzenia, które miało miejsce na terenie lotniczego przejścia granicznego, kopię zgłoszenia podmiot, o którym mowa odpowiednio w ust. 1–3 albo 6, przesyła właściwemu miejscowo komendantowi placówki Straży Granicznej.

Art. 30. Wypadki, incydenty oraz zdarzenia podlegają zgłoszeniu niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 72 godzin od momentu ich ujawnienia.

Art. 31. W przypadku otrzymania zgłoszenia, o którym mowa w art. 29 ust. 1–3 albo 6, Prezes Urzędu podejmuje działania mające na celu zapobieżenie powtarzalności wypadków, incydentów lub zdarzeń, w szczególności przez:

- 1) sporządzenie raportu dotyczącego wypadku, incydentu albo zdarzenia;
- 2) przesłanie raportu, o którym mowa w pkt 1, do:
 - a) państwa, w którym nastąpił wypadek, incydent albo zdarzenie,
 - b) państwa pochodzenia,
 - c) państwa rejestracji statku powietrznego,
 - d) państwa operatora lotniczego,
 - e) innego państwa, które przekazało istotne informacje.

Art. 32. Jeżeli wypadek wypełnia znamiona incydentu albo wypadku lotniczego w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE (Dz. Urz. UE L 295 z 12.11.2010, str. 35, z późn. zm.⁵⁾), prowadzenie badania takiego wypadku jest włączane do badania incydentu albo wypadku lotniczego prowadzonego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych.

Rozdział 8

Ochrona materiałów niebezpiecznych

Art. 33. 1. Operator lotniczy oraz podwykonawca zaangażowani w transport drogą powietrzną materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka opracowują plan ochrony materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka.

2. Plan ochrony materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka spełnia wymagania określone w Instrukcjach Technicznych dla takiego planu.

3. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, dokonuje co roku analizy aktualności danych zawartych w planie ochrony materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka i w razie potrzeby aktualizuje te dane.

4. Jeżeli podmiot, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 187 ustawy – Prawo lotnicze do opracowania programu ochrony,

⁵⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 276 z 17.10.2013, str. 34, Dz. Urz. UE L 122 z 24.04.2014, str. 18 oraz Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1.

plan ochrony materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka stanowi załącznik do tego programu.

Rozdział 9

Nadzór i kontrola

Art. 34. 1. Nadzór nad przestrzeganiem przepisów ustawy sprawuje Prezes Urzędu.

2. W ramach sprawowanego nadzoru Prezes Urzędu może przeprowadzać kontrole, w tym na lotniskach cywilnych i lotniskach wojskowych, w stosunku do operatorów lotniczych, podwykonawców, nadawców, wyznaczonych operatorów pocztowych, instruktorów i zarządzających lotniskami.

3. Kontrole mogą być:

- 1) planowane i nieplanowane;
- 2) zapowiedziane i niezapowiedziane.

4. Kontrola planowana jest ujmowana w planie kontroli stanowiącym realizację cyklu planowanych działań nadzorczych w ujęciu rocznym, sporządzanym i zatwierdzanym przez Prezesa Urzędu w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku, którego ten plan dotyczy. W planie kontroli jest wskazywany co najmniej zakres kontroli.

5. W przypadku kontroli zapowiedzianych podmiot kontrolowany może się wypowiedzieć w sprawie terminu kontroli.

Art. 35. 1. Kontrole, o których mowa w art. 34 ust. 2, przeprowadzają upoważnieni przez Prezesa Urzędu pracownicy Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz inne osoby upoważnione przez Prezesa Urzędu.

2. Czynności kontrolne przeprowadza się po doręczeniu podmiotowi kontrolowanemu upoważnienia do przeprowadzenia kontroli wydanego przez Prezesa Urzędu oraz okazaniu w celu ustalenia tożsamości:

- 1) legitymacji służbowej – w przypadku pracownika Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) dowodu tożsamości – w przypadku innych osób.

3. Kontrola jest przeprowadzana przez jedną osobę albo zespół kontrolujący.

4. Przy przeprowadzaniu kontroli transportu materiałów promieniotwórczych osoby, o których mowa w ust. 1, współdziałają w niezbędnym zakresie z organami dozoru jądrowego.

Art. 36. 1. Kontrole, o których mowa w art. 34 ust. 2, polegają na sprawdzeniu:

- 1) zgodności wykonywanego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną z wymaganiami określonymi w Załączniku 18, Instrukcjach Technicznych i ustawie;

- 2) stanu przesyłki przygotowanej do transportu drogą powietrzną;
- 3) przeszkolenia osób wykonujących transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną oraz czynności związane z tym transportem;
- 4) dokumentów wymaganych przy transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną;
- 5) sposobu przeprowadzania szkolenia osób wykonujących transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną oraz czynności związane z tym transportem, a także dokumentacji związanej z prowadzeniem szkolenia;
- 6) sposobu przygotowania materiałów niebezpiecznych do transportu drogą powietrzną.

2. Kontrole mogą obejmować wybrane elementy wskazane w ust. 1.

3. Osoby, o których mowa w art. 35 ust. 1, mają prawo wstępu do siedziby podmiotu kontrolowanego lub podmiotu działającego w jego imieniu, do miejsc składowania przesyłek i do środków transportu, którymi przesyłki są transportowane, oraz prawo dostępu do dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia kontroli i do sporządzania ich kopii.

4. Po przeprowadzeniu kontroli osoba, o której mowa w art. 35 ust. 3, albo przewodniczący zespołu kontrolującego, sporządza protokół kontroli w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach – po jednym dla podmiotu kontrolowanego i Prezesa Urzędu. W przypadku kontroli transportu materiałów promieniotwórczych kopię protokołu przesyła się Prezesowi Państwowej Agencji Atomistyki.

5. Protokół kontroli nie stanowi informacji publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902).

6. Do protokołu kontroli stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 30 ustawy – Prawo lotnicze, w zakresie elementów protokołu.

7. Protokół kontroli podpisuje kierownik podmiotu kontrolowanego lub osoba przez niego upoważniona albo kontrolowana osoba fizyczna. W przypadku odmowy podpisania protokołu kontroli osoba, o której mowa w art. 35 ust. 3, albo przewodniczący zespołu kontrolującego umieszcza informację o tym fakcie w protokole kontroli.

8. Protokół kontroli doręcza się w postaci papierowej albo za pomocą telefaksu, a w przypadku gdy podmiot kontrolowany wskaże adres elektroniczny – na ten adres.

9. Kierownik podmiotu kontrolowanego lub osoba przez niego upoważniona albo kontrolowana osoba fizyczna może zgłosić uwagi do treści protokołu kontroli bezpośrednio w protokole kontroli lub w odrębnym piśmie złożonym do Prezesa Urzędu w terminie 7 dni od dnia otrzymania protokołu kontroli.

10. Prezes Urzędu, w terminie 14 dni od dnia zgłoszenia uwag do treści protokołu kontroli, informuje w formie pisemnej podmiot kontrolowany o uwzględnieniu lub odrzuceniu uwag, wraz z podaniem uzasadnienia.

11. W przypadku niezgłoszenia uwag do treści protokołu kontroli w terminie, o którym mowa w ust. 9, przyjmuje się, że podmiot kontrolowany nie kwestionuje treści protokołu kontroli, a w szczególności ustaleń kontroli.

12. W przypadku stwierdzenia w protokole kontroli niezgodności poziomu 2 podmiot kontrolowany jest obowiązany podjąć działania naprawcze w terminie wyznaczonym przez Prezesa Urzędu w protokole kontroli oraz jest obowiązany w formie pisemnej powiadomić Prezesa Urzędu o usunięciu niezgodności.

Art. 37. 1. W przypadku stwierdzenia niezgodności, w celu realizacji działań naprawczych, Prezes Urzędu może zobowiązać podmiot kontrolowany do opracowania w wyznaczonym terminie programu naprawczego i do jego zrealizowania.

2. Program naprawczy zawiera w szczególności informacje dotyczące:

- 1) przyczyn powstania niezgodności;
- 2) proponowanych działań naprawczych;
- 3) osoby odpowiedzialnej za realizację i sprawdzenie realizacji działań naprawczych;
- 4) terminów realizacji poszczególnych działań naprawczych;
- 5) sposobu udokumentowania realizacji działań naprawczych;
- 6) sposobu sprawdzenia skutecznego i trwałego wyeliminowania przyczyn powstania niezgodności;
- 7) zatwierdzenia programu naprawczego przez osobę upoważnioną przez podmiot kontrolowany.

3. Podmiot kontrolowany przedstawia program naprawczy do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu w terminie, o którym mowa w ust. 1.

4. Prezes Urzędu ocenia przedstawiony do zatwierdzenia program naprawczy i jeżeli nie jest on możliwy do zatwierdzenia wskazuje podmiotowi kontrolowanemu uchybienia, których usunięcie umożliwi jego zatwierdzenie.

5. W przypadku gdy podmiot kontrolowany nie usunął uchybień, o których mowa w ust. 4, Prezes Urzędu odmawia zatwierdzenia programu naprawczego.

6. Na odmowę zatwierdzenia programu naprawczego nie służy środek zaskarżenia.

7. Podmiot kontrolowany, po zrealizowaniu programu naprawczego, przekazuje Prezesowi Urzędu dowody realizacji działań naprawczych.

Art. 38. Prezes Urzędu na wniosek podmiotu kontrolowanego może wyrazić zgodę na zmianę terminów określonych w programie naprawczym albo w protokole kontroli, jeżeli zmiana nie wpłynie na bezpieczeństwo operacji lotniczych.

Art. 39. 1. Nieprzedstawienie możliwego do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu programu naprawczego albo niezrealizowanie działań naprawczych określonych w programie naprawczym albo w protokole kontroli we wskazanym terminie powoduje podniesienie statusu niezgodności do wyższego poziomu niezgodności.

2. O podniesieniu statusu niezgodności do wyższego poziomu niezgodności Prezes Urzędu zawiadamia w formie pisemnej podmiot kontrolowany, a w przypadku gdy niezgodność dotyczy transportu materiałów promieniotwórczych – również Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki.

Art. 40. Wystąpienie z żądaniem, o którym mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.⁶⁾), nie wpływa na przebieg kontroli prowadzonych przez Prezesa Urzędu na podstawie ustawy.

Art. 41. Do kontroli niezapowiedzianych działalności gospodarczej związanej z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną w zakresie objętym kontrolą przemieszczających się środków transportu, osób z nich korzystających oraz towarów nimi przewożonych nie stosuje się przepisów art. 48–51, art. 54, art. 55 i art. 57 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

Rozdział 10

Oplaty

Art. 42. 1. Opłacie podlegają czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Urzędu w związku z:

- 1) udzieleniem zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 1;
- 2) udzieleniem odstępstwa, o którym mowa w art. 5 pkt 2;
- 3) wpisem do wykazu nadawców, o którym mowa w art. 18 ust. 1;

⁶⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 04.03.2021, str. 35.

- 4) udzieleniem zatwierdzenia, o którym mowa w art. 19 ust. 2;
- 5) udzieleniem zatwierdzenia, o którym mowa w art. 22 ust. 1.

2. Wysokość opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Urzędu w związku z udzieleniem zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 1, w przypadku zatwierdzenia na:

- 1) czas nieokreślony – wynosi 60 000 zł;
- 2) okres 30 dni – wynosi 6000 zł.

3. Wysokość opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Urzędu w związku z udzieleniem odstępstwa, o którym mowa w art. 5 pkt 2 – wynosi 6000 zł dla każdego planowanego lotu.

4. Wysokość opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Urzędu w związku z wpisem do wykazu nadawców, o którym mowa w art. 18 ust. 1 – wynosi 350 zł.

5. Wysokość opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Urzędu w związku z udzieleniem zatwierdzenia, o którym mowa w art. 19 ust. 2 – wynosi każdorazowo 1200 zł.

6. Wysokość opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Urzędu w związku z udzieleniem zatwierdzenia, o którym mowa w art. 22 ust. 1 – wynosi każdorazowo 600 zł.

7. Nie pobiera się opłat za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Urzędu w związku z udzieleniem odstępstwa, o którym mowa w art. 5 pkt 2, w przypadku lotów związanych z pomocą humanitarną, ratowaniem życia i zdrowia oraz pomocą w związku z wystąpieniem klęski żywiołowej, a także lotów realizowanych na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 43. 1. Opłacie podlegają czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki w związku z udzieleniem zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 3.

2. Wysokość opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki w związku z udzieleniem zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 3, w przypadku zatwierdzenia na:

- 1) czas nieokreślony – wynosi 60 000 zł;
- 2) okres 30 dni – wynosi 6000 zł.

Art. 44. 1. Opłatę uiszcza się bez względu na wynik czynności urzędowej.

2. Nieuiszczenie opłaty skutkuje pozostawieniem sprawy bez rozpoznania.

3. Opłata pobrana nienależnie lub w wysokości wyższej od należnej podlega zwrotowi na wniosek. W przypadku pobrania opłaty wyższej od należnej zwrotowi podlega kwota pobrana nienależnie.

4. Nie jest opłatą pobraną nienależnie opłata wniesiona za czynność urzędową polegającą na wydaniu dokumentu, jeżeli strona nie przyjęła prawidłowo sporządzonego dokumentu. W przypadku nieprzyjęcia prawidłowo sporządzonego dokumentu opłata nie podlega zwrotowi.

Art. 45. 1. W zakresie nieuregulowanym w ustawie do opłat stosuje się przepisy art. 60–62, art. 64 i art. 67 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.⁷⁾).

2. Należności z tytułu opłat stanowią dochód budżetu państwa.

Rozdział 11

Administracyjne kary pieniężne

Art. 46. 1. Kto narusza obowiązki wynikające z przepisów ustawy, Załącznika 18 lub Instrukcji Technicznych, podlega karze pieniężnej.

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

3. W przypadku naruszenia więcej niż jednego obowiązku, w którym naruszenie zagrożone karą wyższą wyczerpuje znamiona naruszenia zagrożonego karą niższą, nakłada się karę wyższą.

Art. 47. Kary pieniężne nakłada Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 48. 1. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, odstępuje raz w roku kalendarzowym od nałożenia kary pieniężnej w stosunku do podmiotu, który zgłosi wypadek, incydent lub zdarzenie, które zostały spowodowane przez wykazane przez ten podmiot jego nieumyślne działanie i są związane z niezastosowaniem się do wymagań określonych w art. 29 i art. 30, na wniosek tego podmiotu.

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 1236, 1535, 1773, 1927, 1981, 2054 i 2270 oraz z 2022 r. poz. 583, 655 i 1079.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, może złożyć Prezesowi Urzędu wniosek o odstąpienie od nałożenia kary pieniężnej łącznie ze zgłoszeniem wypadku, incydentu lub zdarzenia.

3. Prezes Urzędu niezwłocznie po otrzymaniu wniosku o odstąpienie od nałożenia kary pieniężnej określa w formie pisemnej zakres informacji lub dowodów potwierdzających nieumyślne działanie, jakie należy przedstawić w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia złożenia wniosku.

4. Nieprzedstawienie informacji i dowodów, o których mowa w ust. 3, w wyznaczonym terminie skutkuje nieuwzględnieniem wniosku o odstąpienie od nałożenia kary pieniężnej.

Art. 49. Środki finansowe pochodzące z kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.

Rozdział 12

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 50. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z 2021 r. poz. 784, 847 i 1898 oraz z 2022 r. poz. 655) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„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, ust. 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. 87¹ ust. 1–8 i 10, art. 87², art. 87⁴ ust. 1, 2, 4 i 5, art. 87⁵ ust. 1–4, art. 87⁶–87a, art. 89, art. 92, art. 93a ust. 1 pkt 5, art. 104 ust. 4–9, art. 119–122, art. 123–126, 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. 149–150, art. 193 ust. 5 oraz art. 207 ust. 8, z zastrzeżeniem ust. 5.”;

2) użyte w art. 21 w ust. 2 we wprowadzeniu do wyliczenia i w pkt 2 i 27, w art. 21b w ust. 1 i 3 oraz w art. 75 w ust. 6 wyrazy „w ustawie” albo „w niniejszej ustawie” zastępuje się wyrazami „w ustawie i w ustawie z dnia ... r. o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną”;

3) w art. 21a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wnioski o dokonanie czynności, o których mowa w art. 145a ust. 1, art. 191 ust. 5 i art. 193 ust. 1 i 2, przedstawiane Prezesowi Urzędu dokumenty, o których mowa w art. 201a ust. 1 i 2, a także zawiadomienie Prezesa Urzędu, o którym mowa w art. 196b ust. 1, mogą być składane w języku angielskim.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wnioski o dokonanie czynności, o których mowa w art. 193 ust. 1 i 2, dokumenty, o których mowa w art. 201a ust. 1 i 2, a także zawiadomienie Prezesa Urzędu, o którym mowa w art. 196b ust. 1, mogą być kopiami.”,

c) w ust. 5 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) określone w przepisach wydanych na podstawie art. 202”;

4) w art. 119a w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) art. 144, art. 145a ust. 1, art. 149, art. 193 ust. 1, art. 209 ust. 1, 2, 3 i 4,”;

5) uchyla się art. 153a i art. 153b;

6) w załączniku nr 5 do ustawy uchyla się ust. 3–5;

7) w załączniku nr 6 do ustawy w tabeli nr 1 w części III w podczęści 3.13 uchyla się ust. 3.

Rozdział 13

Przepisy przejściowe, dostosowujące i przepis końcowy

Art. 51. 1. Szkolenia z zakresu bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną przeprowadzone na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres odpowiadający terminowi ważności danego szkolenia.

2. Uprawnienia instruktorów uzyskane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż przez 3 miesiące od dnia jej wejścia w życie.

3. Osoba niewpisana do wykazu nadawców, o którym mowa w art. 18 ust. 1, może wykonywać czynności nadawcy na podstawie przepisów dotychczasowych nie dłużej niż przez 3 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

4. Wyznaczony operator pocztowy opracuje po raz pierwszy procedury, sposoby i metody, o których mowa w art. 19 ust. 1, i przekaże je Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego do zatwierdzenia w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

5. Podmiot, o którym mowa w art. 33 ust. 1, opracuje po raz pierwszy plan ochrony materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

6. Zgody wydane na podstawie art. 153a ustawy zmienianej w art. 50 w brzmieniu dotychczasowym zachowują ważność na loty wskazane w tych zgodach.

7. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie art. 153a ustawy zmienianej w art. 50 w brzmieniu dotychczasowym stosuje się przepisy dotychczasowe.

8. Wnioski o wydanie zgody, o której mowa w art. 153a ustawy zmienianej w art. 50 w brzmieniu dotychczasowym, złożone po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy pozostawia się bez rozpoznania.

Art. 52. 1. W latach 2022–2031 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 3 502 361,70 zł, z czego w:

- 1) 2022 r. – 144 534,57 zł;
- 2) 2023 r. – 346 882,97 zł;
- 3) 2024 r. – 376 368,02 zł;
- 4) 2025 r. – 376 368,02 zł;
- 5) 2026 r. – 376 368,02 zł;
- 6) 2027 r. – 376 368,02 zł;
- 7) 2028 r. – 376 368,02 zł;
- 8) 2029 r. – 376 368,02 zł;
- 9) 2030 r. – 376 368,02 zł;
- 10) 2031 r. – 376 368,02 zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące polegające na racjonalizacji wykonywania działań przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego poziomu bezpieczeństwa transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Art. 53. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 2022 r.

Załącznik
do ustawy
z dnia
(poz. ...)

Wykaz naruszeń obowiązków oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia		
Wykaz naruszeń	Wysokość kary (w zł)	
	w odniesieniu do nadawcy	w odniesieniu do operatora lotniczego lub podwykonawcy
1. Nadanie albo akceptacja do transportu drogą powietrzną przesyłki zawierającej materiały niebezpieczne zabronione do transportu drogą powietrzną, o których mowa w Instrukcjach Technicznych	10 000	100 000
2. Nadanie albo przyjęcie do transportu drogą powietrzną jako ładunku przesyłki zawierającej niezadeklarowane materiały niebezpieczne	5000	50 000
3. Nadanie albo akceptacja do transportu pasażerskim statkiem powietrznym jako ładunku przesyłki zawierającej materiały niebezpieczne przeznaczone wyłącznie do transportu towarowym statkiem powietrznym	5000	50 000
4. Nadanie albo akceptacja do transportu drogą powietrzną przesyłki zawierającej materiały niebezpieczne z naruszeniem zasad dotyczących	7000	70 000

	klasyfikacji materiałów niebezpiecznych, o których mowa w Instrukcjach Technicznych		
5.	Nadanie albo akceptacja do transportu drogą powietrzną przesyłki zawierającej materiały niebezpieczne w ilościach ograniczonych lub w ilościach wyłączonych, z naruszeniem przepisów dotyczących ilości tych materiałów, o których mowa w Instrukcjach Technicznych	4000	40 000
6.	Nadanie albo akceptacja do transportu drogą powietrzną przesyłki zawierającej materiały niebezpieczne z naruszeniem zasad dotyczących instrukcji pakowania, o których mowa w Instrukcjach Technicznych	8000	80 000
7.	Nadanie albo akceptacja do transportu drogą powietrzną przesyłki zawierającej materiały niebezpieczne z naruszeniem zasad dotyczących nazewnictwa, oznakowania, wymagań i badań dotyczących opakowań, o których mowa w Instrukcjach Technicznych	8000	40 000
8.	Przyjęcie do transportu drogą powietrzną materiałów niebezpiecznych z naruszeniem zasad dotyczących przewozu materiałów niebezpiecznych przez pasażerów i członków załogi statku powietrznego, o	nie dotyczy	30 000

	których mowa w Instrukcjach Technicznych		
9.	Obsługa materiałów niebezpiecznych przez osobę, która nie ukończyła z wynikiem pozytywnym właściwego szkolenia, o którym mowa w art. 21 ust. 1 ustawy	8000	80 000
10.	Nadanie albo akceptacja do transportu drogą powietrzną przesyłki zawierającej materiały niebezpieczne oznakowanej niezgodnie z przepisami dotyczącymi oznakowania, o których mowa w Instrukcjach Technicznych	3000	30 000
11.	Nadanie albo akceptacja do transportu drogą powietrzną przesyłki zawierającej materiały niebezpieczne nieposiadającej właściwej etykiety, o której mowa w Instrukcjach Technicznych	5000	50 000
12.	Nadanie albo akceptacja do transportu drogą powietrzną przesyłki zawierającej materiały niebezpieczne nieposiadającej właściwie sporządzonego dokumentu przewozowego, o którym mowa w Instrukcjach Technicznych	1000	10 000
13.	Akceptacja przesyłki zawierającej materiały niebezpieczne z naruszeniem procedur akceptacji do transportu drogą powietrzną, o których mowa w Instrukcjach Technicznych	nie dotyczy	80 000

14.	Obsługa przesyłek zawierających materiały niebezpieczne z naruszeniem procedur separowania niekompatybilnych materiałów niebezpiecznych, o których mowa w Instrukcjach Technicznych	nie dotyczy	60 000
15.	Obsługa przesyłek zawierających substancje i artykuły wybuchowe z naruszeniem procedur ich separowania, o których mowa w Instrukcjach Technicznych	nie dotyczy	60 000
16.	Obsługa przesyłek zawierających materiały niebezpieczne z naruszeniem innych niż wymienione w pkt 14 i 15 procedur przechowywania i załadunku, o których mowa w Instrukcjach Technicznych	nie dotyczy	30 000
17.	Obsługa przesyłek zawierających materiały niebezpieczne z naruszeniem procedur kontroli uszkodzeń i odkażania, o których mowa w Instrukcjach Technicznych	nie dotyczy	50 000
18.	Transport drogą powietrzną przesyłek zawierających materiały niebezpieczne z naruszeniem procedur dostarczania informacji dla dowódcy statku powietrznego, o których mowa w Instrukcjach Technicznych	nie dotyczy	40 000
19.	Niezgłoszenie wbrew art. 29 ustawy wypadku lub incydentu	nie dotyczy	70 000
20.	Niezgłoszenie wbrew art. 29 ustawy zdarzenia	nie dotyczy	35 000

21. Nietrzymanie określonego w art. 30 ustawy terminu zgłoszenia wypadku, incydentu lub zdarzenia	nie dotyczy	700
22. Obsługa przesyłek zawierających materiały niebezpieczne z naruszeniem procedur dotyczących przekazywania informacji personelowi operatora lub podwykonawcy, o których mowa w Instrukcjach Technicznych	nie dotyczy	20 000
23. Obsługa przesyłek zawierających materiały niebezpieczne z naruszeniem procedur dotyczących przechowywania dokumentacji, o których mowa w Instrukcjach Technicznych	2000	20 000
24. Nadanie albo akceptacja przesyłek zawierających materiały niebezpieczne wysokiego ryzyka bez opracowanego i wdrożonego planu ochrony materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka, o którym mowa w art. 33 ust. 1 ustawy	10 000	20 000
Wykaz naruszeń	Wysokość kary (w zł)	
	w odniesieniu do instruktora	w odniesieniu do podmiotu, na rzecz którego instruktor prowadzi szkolenie
25. Prowadzenie szkoleń z zakresu bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną bez uprzedniego uzyskania zatwierdzenia udzielonego przez Prezesa Urzędu zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy	20 000	50 000

26. Prowadzenie szkoleń z zakresu bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną przez zatwierdzonego instruktora niezgodnie z przedłożonym Prezesowi Urzędu ramowym programem szkolenia, o którym mowa w art. 22 ust. 4 pkt 4 ustawy	10 000	nie dotyczy
Wykaz naruszeń	Wysokość kary (w zł) w odniesieniu do wyznaczonego operatora pocztowego	
27. Wprowadzenie materiałów niebezpiecznych do poczty transportowanej drogą powietrzną bez uprzedniego uzyskania zatwierdzenia, o którym mowa w art. 19 ust. 2 ustawy	20 000	
28. Wprowadzenie materiałów niebezpiecznych do poczty transportowanej drogą powietrzną bez spełnienia wymagań dotyczących wprowadzania materiałów niebezpiecznych do poczty, o których mowa w Instrukcjach Technicznych	50 000	
29. Niezapewnienie w widocznych miejscach w punktach przyjmowania przesyłek pocztowych, pisemnych lub graficznych informacji dotyczących ograniczeń transportu drogą powietrzną przesyłek pocztowych zawierających materiały niebezpieczne, zgodnie z art. 19 ust. 8 ustawy	20 000	
30. Obsługa przez osobę, która nie ukończyła właściwego szkolenia, o którym mowa w	20 000	

art. 20 ustawy, przesyłek pocztowych zawierających materiały niebezpieczne transportowanych drogą powietrzną		
Wykaz naruszeń	Wysokość kary (w zł)	
	w odniesieniu do podwykonawcy przeprowadzającego kontrolę bezpieczeństwa	w odniesieniu do zarządzającego lotniskiem
31. Kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagażu przez osobę, która nie ukończyła z wynikiem pozytywnym właściwego szkolenia, o którym mowa w art. 21 ust. 1 ustawy	20 000	50 000
32. Kontrola przesyłek lotniczych oraz poczty przez osobę, która nie ukończyła z wynikiem pozytywnym właściwego szkolenia, o którym mowa w art. 21 ust. 1 ustawy	20 000	nie dotyczy

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel regulacji

Konieczność uregulowania problematyki transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną w Rzeczypospolitej Polskiej wynika z potrzeby przyjęcia kompleksowych rozwiązań prawnych w zakresie obowiązków Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, wynikających z przepisów Załącznika 18 „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), zwanego dalej „Załącznikiem 18”, w połączeniu z przepisami „Instrukcji Technicznych Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną” (ICAO Dok. 9284-AN/905), zwanych dalej „Instrukcjami Technicznymi”, łącznie z suplementami, dodatkami i erratami do tych Instrukcji Technicznych.

Istniejące obecnie w przedmiotowym obszarze regulacje krajowe mają charakter rozproszony i odnoszą się jedynie do wybranych aspektów transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną – nie realizują obowiązku implementacji przepisów międzynarodowych na grunt prawa krajowego (art. 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.).

Celem projektowanej regulacji jest zwiększenie bezpieczeństwa w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, w tym w transporcie krajowym.

II. Aktualny stan prawny

Obecnie Rzeczpospolita Polska nie realizuje w pełni wszystkich postanowień wynikających z Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną. Transport ten jest unormowany w wielu aktach prawnych różnej rangi, co nie wpływa korzystnie na spójność i klarowność przepisów. Taka sytuacja utrudnia adresatom tych przepisów ich zrozumienie i stosowanie.

Podstawowe regulacje w tym zakresie są ujęte w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, w przepisach wydanych na podstawie art. 153b tej ustawy oraz w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającym wymagania techniczne

i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 965/2012/UE”.

Ustawa – Prawo lotnicze zawiera dwa artykuły dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (art. 153a i art. 153b) oraz katalog kar za naruszenia związane z tym transportem, umieszczony w załączniku nr 5 do ustawy, jak również wysokość opłaty lotniczej za rozpatrzenie wniosku o wydanie zgody na lot cywilnego statku powietrznego z materiałami niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do przewozu na pokładzie statku powietrznego (w tym lotu tranzytowego) obejmującego wydanie odstępstwa, określoną w załączniku nr 6 do ustawy. Art. 153a ustawy – Prawo lotnicze odnosi się do międzynarodowych lotów oraz do lotów, o których mowa w art. 66a ust. 1 tej ustawy (start z lotniska wojskowego i lądowanie na lotnisku wojskowym), cywilnych statków powietrznych z materiałami niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do przewozu na pokładzie statku powietrznego w zakresie trybu i warunków wydawania zgody na taki lot. Art. 153b tej ustawy stanowi upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia ustanawiającego szczegółowe warunki dotyczące wykonywania lotów z materiałami niebezpiecznymi na pokładzie cywilnych statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe, w tym tranzytowe. Ustawa – Prawo lotnicze nie reguluje natomiast w żadnym stopniu materii krajowego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.

Wydane na podstawie ww. upoważnienia określonego w art. 153b ustawy – Prawo lotnicze rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi (Dz. U. z 2018 r. poz. 566) reguluje wyłącznie kwestie wydawania zgody na loty międzynarodowe cywilnych statków powietrznych, o której mowa w art. 153a ustawy – Prawo lotnicze, oraz reguluje loty międzynarodowe z materiałami niebezpiecznymi przez odesłanie do przepisów międzynarodowych: rozporządzenia nr 965/2012/UE i Załącznika 18, oraz w zakresie postępowania z materiałami niebezpiecznymi transportowanymi drogą lotniczą – do Instrukcji Technicznych (w rozumieniu pkt 119 Załącznika I do rozporządzenia nr 965/2012/UE). Zgodnie z przedmiotowym rozporządzeniem nadzór nad wykonywaniem międzynarodowych lotów z materiałami niebezpiecznymi sprawuje Prezes Urzędu.

Dodatkowo kwestię transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną regulują:

- 1) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 września 2020 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. poz. 1694);
- 2) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz europejskich wymagań w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym (Dz. U. poz. 2282, z późn. zm.);
- 3) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 17, z późn. zm.);
- 4) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. 2037);
- 5) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. 1526);
- 6) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1230).

Niezbędnym jest uchwalenie nowej, oddzielnej ustawy, określającej wszystkie wymagania wynikające z Załącznika 18 i Instrukcji Technicznych. Ustawa dedykowana wyłącznie transportowi materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną pozwoli przede wszystkim na skupienie w jednym akcie prawnym całej ww. problematyki. Jednolitość regulacji polegająca na unormowaniu transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną jednym aktem prawnym o randze ustawy będzie sprzyjać również ułatwieniom w zakresie wykładni prawa. Adresaci norm prawnych nie będą zmuszeni, jak obecnie, poszukiwać właściwych przepisów pośród całego katalogu aktów prawnych, z których każdy dotyczy regulowanej materii jedynie w ograniczonym zakresie. Pozwoli to na systemowe uporządkowanie przedmiotowej materii i przyczyni się do precyzyjności przepisów.

III. Zakres projektowanej regulacji

Projekt ustawy o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, zwany dalej „projektem”, określa zasady prowadzenia działalności w zakresie krajowego i międzynarodowego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, w tym:

- 1) zasady nadzoru Prezesa Urzędu (m.in. przeprowadzania kontroli) oraz Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki nad przestrzeganiem przepisów z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną w lotnictwie cywilnym;
- 2) ograniczenia dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną w odniesieniu do obowiązków operatorów lotniczych, ich podwykonawców, wyznaczonych operatorów pocztowych oraz nadawców;
- 3) możliwość wykonywania lotów cywilnych statków powietrznych na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, z materiałami niebezpiecznymi, z lotnisk wojskowych i na lotniska wojskowe;
- 4) zasady i tryb udzielania zatwierdzeń oraz odstępstw dla transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną zgodnie z wymaganiami Załącznika 18 oraz Instrukcjami Technicznymi;
- 5) zakres obowiązków operatorów lotniczych, wyznaczonych operatorów pocztowych i nadawców;
- 6) obowiązek osób biorących udział w transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną do odbycia szkolenia zgodnie z wymaganiami Załącznika 18, w tym grupy osób (pracowników firm świadczących usługi z zakresu ochrony) odpowiedzialnych za prześwietlanie bagaży w portach lotniczych;
- 7) zasady uzyskiwania uprawnień instruktorów prowadzących szkolenia z zakresu bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną;
- 8) sposób przeprowadzania szkoleń oraz egzaminowania osób biorących udział w transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną;
- 9) metody informowania o wypadkach, incydentach oraz zdarzeniach z materiałami niebezpiecznymi;
- 10) środki ochrony materiałów niebezpiecznych transportowanych drogą powietrzną;
- 11) kary pieniężne za naruszenia przepisów dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną – określone w katalogu ujętym w załączniku do projektowanej ustawy;
- 12) opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Urzędu i Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki – określone w rozdziale 10 projektowanej ustawy.

Projekt w sposób kompleksowy realizuje dyspozycję art. 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Instrukcje Techniczne są zatwierdzane i publikowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz pozostają ogólnodostępne na stronie internetowej ICAO, za opłatą. Jako normy stanowione przez organizację międzynarodową stanowią element prawa międzynarodowego. Z tego względu jest uzasadnione odsyłanie do nich przez ustawę. Odesłanie do publikowanych w języku angielskim i udostępnianych odpłatnie przez ICAO Instrukcji Technicznych przewidziane zostało również w rozporządzeniu nr 965/2012/UE.

IV. Szczegółowy opis projektowanych rozwiązań

Rozdział 1 – Przepisy ogólne (art. 1–4 projektu)

W art. 1 projektu określono zakres spraw regulowanych projektowaną ustawą i zakres podmiotów, których ona dotyczy, tj. zasady prowadzenia działalności w zakresie krajowego i międzynarodowego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną przy użyciu cywilnych statków powietrznych, przewozu materiałów niebezpiecznych przez pasażerów lub członków załóg statków powietrznych, oraz organy i podmioty realizujące zadania związane z tym transportem i przewozem.

Art. 2 projektu zawiera objaśnienia użytych w ustawie określeń i skrótów.

Art. 3 projektu precyzuje, że do prowadzenia działalności w zakresie krajowego i międzynarodowego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną przy użyciu cywilnych statków powietrznych, w szczególności do obowiązków podmiotów wykonujących czynności związane z tym transportem, oraz do przewozu materiałów niebezpiecznych przez pasażerów lub członków załóg statków powietrznych stosuje się Załącznik 18 i Instrukcje Techniczne, z uwzględnieniem przepisów ustawy, oraz wskazuje podmioty wykonujące odpowiednie czynności administracyjne w sprawie transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (tj. Ministra Obrony Narodowej, Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki i Prezesa Urzędu).

W art. 4 projektu została unormowana kwestia udzielania przez Ministra Obrony Narodowej zgody na wykonanie przez cywilny statek powietrzny lotów, o których mowa w art. 66a ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy – Prawo lotnicze, z materiałami niebezpiecznymi, tj. lotów z lotnisk wojskowych i na lotniska wojskowe:

- 1) w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu ładunków,
- 2) w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu żołnierzy, funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Służby Ochrony Państwa oraz pracowników wojska, gdy lotniska te spełniają wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze

– jeżeli taki lot nie spowoduje bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub bezpieczeństwa lotów i będzie wykonywany z zachowaniem wymagań określonych w przepisach ustawy.

Rozdział 2 – Ograniczenia dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (art. 5–11 projektu)

Art. 5 projektu określa dokumenty, których uzyskanie warunkuje zezwolenie na transport drogą powietrzną materiałów niebezpiecznych, których taki transport zgodnie z pkt 4.2 Załącznika 18 oraz z Częścią 1 Instrukcji Technicznych jest zakazany. Dokumentami tymi są odstępstwa udzielane przez Prezesa Urzędu (art. 5 pkt 2 projektu) oraz zatwierdzenia udzielane w drodze decyzji administracyjnej odpowiednio przez Prezesa Urzędu (art. 5 pkt 1 projektu) albo przez Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki (art. 5 pkt 3 projektu).

Z uwagi na specyfikę udzielania przez Prezesa Urzędu zatwierdzeń, o których mowa w art. 5 pkt 1 projektu, w tym konieczność szybkiego prowadzenia postępowania oraz częste prowadzenie postępowań na wniosek podmiotów mających siedzibę poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, w projektowanych przepisach wskazano ograniczenia w stosowaniu ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), zwanej dalej „KPA”, oraz ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo przedsiębiorców”. Zrezygnowano w związku z tym z wskazanego w art. 32 ust. 1 ustawy – Prawo przedsiębiorców obowiązku potwierdzania przyjęcia wniosku o udzielenie zatwierdzenia, wprowadzono możliwość określania przez Prezesa Urzędu terminu na uzupełnienie wniosku oraz wprowadzono możliwość ustnego ogłaszania wezwania do uzupełnienia wniosku. Należy również wskazać, że decyzje wydane w przedmiocie ww. zatwierdzenia będą podlegały natychmiastowemu wykonaniu.

Jednocześnie analogiczne rozwiązania przewidziano w odniesieniu do udzielania przez

Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 3 projektu.

Do udzielenia i odmowy udzielenia odstępstwa przez Prezesa Urzędu nie przewidziano formy decyzji administracyjnej, co uzasadnia poniższe wyjaśnienie.

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy wykonywanie funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego, określonych w tej ustawie, oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych, w tym związanych z regulacją rynku usług lotniczych, a w szczególności: wydawanie decyzji administracyjnych w sprawach określonych w ustawie – Prawo lotnicze. Jednocześnie zgodnie z art. 153a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze w przypadku międzynarodowych lotów cywilnych statków powietrznych, a w szczególności lotów tranzytowych, z materiałami niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do przewozu na pokładzie statku powietrznego, w rozumieniu Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., Prezes Urzędu może wydać zgodę na taki lot. Przepis ten jednak nie wskazuje, w jakiej formie Prezes Urzędu taką zgodę ma wydać. Analiza przepisów ustawy – Prawo lotnicze prowadzi do wniosku, że w każdym przypadku, gdy załatwienie sprawy wymaga wydania decyzji administracyjnej, stanowi o tym wprost odpowiedni przepis tej ustawy, co koresponduje z treścią art. 21 ust. 2 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze. Z przepisów art. 153a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze nie wynika zatem obowiązek wydawania zgody (załatwienia sprawy) w formie decyzji administracyjnej. Brak jest również podstaw do przyjęcia domniemania załatwienia spraw zgód na loty z materiałami niebezpiecznymi w formie decyzji administracyjnej. Konieczność taka miałaby miejsce wówczas, gdyby ustawodawca nie określił w ogóle, w jakiej formie ma nastąpić rozstrzygnięcie. Skoro przepisy ustawy – Prawo lotnicze wyraźnie wskazują, jakie sprawy Prezes Urzędu załatwia w formie decyzji administracyjnych, należy uznać, że inne sprawy mogą być załatwiane w postaci innych aktów lub czynności z zakresu administracji publicznej w rozumieniu art. 3 § 2 pkt 4 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2022 r. poz. 329, z późn. zm.). Skoro ustawodawca w wielu przepisach ustawy – Prawo lotnicze narzuca wprost formę decyzji administracyjnej jako formę rozstrzygnięcia i dodatkowo w przepisie art. 21 ust. 2 pkt 2 określa ogólną zasadę, należy przyjąć, że Prezes Urzędu powinien rozstrzygać w formie decyzji administracyjnej jedynie w przypadkach wskazanych w ustawie – Prawo lotnicze.

Prawidłowość przedstawionego rozumienia przepisów o formie rozstrzygania spraw przez Prezesa Urzędu potwierdza postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 8 lutego 2011 r. II GSK 201/10. W uzasadnieniu postanowienia Naczelny Sąd Administracyjny stwierdził, że: „Wbrew temu co twierdzi autor skargi kasacyjnej przepisy Prawa lotniczego nie zawierają podstawy do wydania decyzji administracyjnej w sprawie powołania na członka komisji egzaminacyjnej. Analiza przepisów tej ustawy wykazuje, że w każdej sytuacji, gdy załatwienie sprawy wymaga wydania decyzji administracyjnej stanowi o tym wprost odpowiedni przepis Prawa Lotniczego, będący podstawą materialnoprawną do wydania takiej decyzji (np. art. 27 ust. 3a, art. 29, art. 34 ust. 1, art. 41 ust. 1, art. 47 ust. 2, art. 59 ust. 5). To rozwiązanie koresponduje z treścią art. 22 ust. 2 pkt 2 Prawa lotniczego, wskazującą wprost na istnienie prawa pozytywnego. Brak jest również jakiegokolwiek przesłanek do przyjęcia domniemania załatwienia sprawy w formie decyzji administracyjnej. Koniecznym warunkiem przyjęcia takiego domniemania jest ustalenie, że istnieje sprawa administracyjna i organ administracji publicznej jest właściwy do jej załatwienia. Powołanie członków komisji egzaminacyjnej nie jest sprawą administracyjną w znaczeniu przyjętym w art. 1 pkt 1 KPA.”.

W związku z powyższym za prawidłowe należy uznać wydawanie zgód na loty z materiałami niebezpiecznymi w formie innej czynności organu. Ponadto specyfika wydawania zgód na loty z materiałami niebezpiecznymi jest taka, że loty zaplanowane są niejednokrotnie w tym samym dniu, kiedy wpłynął wniosek. Niezasadnym jest zatem zastosowanie formy decyzji administracyjnej ze względu na związany z tym procesem rygor przewidziany w przepisach KPA – wszczęcie postępowania, umożliwienie podmiotowi zapoznania się z materiałem w sprawie i wypowiedzenia się co do niego oraz uwzględnienie czasu niezbędnego dla uprawomocnienia się wydanej decyzji administracyjnej.

Przepisy niniejszego projektu pozostają w zgodzie z powyższym uzasadnieniem i w zakresie odstępstw udzielanych przez Prezesa Urzędu stanowią powielenie rozwiązań, które aktualnie są stosowane na podstawie ustawy – Prawo lotnicze. Przedmiotowe odstępstwo jakkolwiek nie będzie decyzją administracyjną, to i tak będzie mogło zostać zaskarżone do wojewódzkiego sądu administracyjnego, zgodnie z art. 3 § 2 pkt 4 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, co uzasadnia m.in. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 11 stycznia 2011 r. II GSK 1441/10, zgodnie z którym: „Zarówno ocena projektu, jak i wynik procedury odwoławczej nie są w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju decyzjami

administracyjnymi. Ponadto art. 37 ustawy całkowicie wyłącza stosowanie Kodeksu postępowania administracyjnego do postępowania w zakresie ubiegania się oraz udzielania dofinansowania na podstawie ustawy ze środków pochodzących z budżetu państwa lub ze środków zagranicznych. Okoliczność jednak, że ocena prawna nie stanowi decyzji administracyjnej, nie pozbawia wnioskodawcy, na podstawie art. 30c omawianej ustawy, prawa do kontroli legalności oceny jego wniosku przez sąd administracyjny zgodnie z art. 3 § 2 pkt 4 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi.”.

Powyższe potwierdza również wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z siedzibą w Gliwicach z dnia 25 listopada 2010 r. III SA/GI 2437/10, zgodnie z którym: „Wyłączenie jednak stosowania KPA w tych sprawach nie oznacza, że sprawy te nie mają charakteru administracyjnego. Regulacje bowiem zawarte w systemie realizacji programu operacyjnego (regulaminie konkursu) mają umocowanie w ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, są skierowane do nieokreślonego indywidualnie kręgu adresatów, określają ich prawa i obowiązki w postępowaniu o dofinansowanie i są dla nich wiążące. Spełniają więc kryteria źródeł prawa w szerokim tego słowa znaczeniu.”.

Warto również wspomnieć o dekodyfikacji postępowania administracyjnego oznaczającej zjawisko kreowania norm lub instytucji procesowych na potrzeby określonych spraw administracyjnych lub spraw administracyjnych określonego rodzaju w celu zastąpienia określonych norm lub instytucji ogólnego jurysdykcyjnego postępowania administracyjnego (por. F. Elżanowski, *Prawnoprocesowa sytuacja przedsiębiorstwa energetycznego w sprawach z zakresu regulacji energetyki*, Warszawa 2015, s. 156). Dekodyfikacja może też polegać na wyłączeniu całości KPA bądź jego poszczególnych regulacji przy rozpatrywaniu określonych spraw administracyjnych. Odnosząc się do powyższego zdania, jako przykład należy podać art. 37 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057 oraz z 2022 r. poz. 1079), zgodnie z którym, „do postępowania w zakresie ubiegania się o dofinansowanie oraz udzielania dofinansowania na podstawie niniejszej ustawy ze środków pochodzących z budżetu państwa lub ze środków zagranicznych oraz do ustalania i nakładania korekt finansowych, o których mowa w art. 98 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1260/1999, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.”.

Zdarza się także, że prawodawca wprowadza do prawa materialnego regulacje, które nie są znane KPA. Przykładem może być instytucja procesowa rodzinnego wywiadu środowiskowego uregulowana w art. 107 ustawy z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 2268, z późn. zm.). Zgodnie z ust. 1 tego artykułu „rodzinny wywiad środowiskowy przeprowadza się u osób i rodzin korzystających lub ubiegających się o świadczenia z pomocy społecznej w celu ustalenia ich sytuacji osobistej, rodzinnej, dochodowej i majątkowej oraz u osób, o których mowa w art. 103 tej ustawy”.

Powyższe jest także zgodne z przepisami rozporządzenia nr 965/2012/UE, którego Podczęść G, SPA.DG.100 Transport materiałów niebezpiecznych, stanowi: „Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w załączniku IV (część CAT), załączniku VI (część NCC), załączniku VII (część NCO) i załączniku VIII (część SPO), operator przewozi materiały niebezpieczne drogą powietrzną, wyłącznie jeżeli uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania takich operacji.”.

Projekt w art. 6–9 określa procedurę składania wniosków o udzielenie zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 1 projektu, oraz odstępowania, o którym mowa w art. 5 pkt 2 projektu, oraz sposób udzielenia albo odmowy udzielenia ww. zatwierdzenia i odstępowania, jak również przesłanki cofnięcia zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 1 projektu.

W art. 6 ust. 4 i art. 8 ust. 5 projektu przewidziano dla Prezesa Urzędu, kierującego się koniecznością zapewnienia bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych, możliwość żądania od wnioskodawcy dodatkowych danych i dokumentów potwierdzających, że spełnia on warunki transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną. Weryfikacja poprawności złożonych wniosków będzie następowała na etapie ich rozpatrywania przez Prezesa Urzędu. W przypadku braku jakiegoś dokumentu Prezes Urzędu będzie żądać stosownego uzupełnienia (należy sprawdzić, czy spełnione są warunki z Załącznika 18 i Instrukcji Technicznych). Przykładowo, przepis art. 6 ust. 4 projektu będzie miał zastosowanie m.in. w przypadku gdy do Prezesa Urzędu wpłynie wniosek o wydanie zgody na lot z materiałem niebezpiecznym klasy 1 zapakowanym zgodnie z Instrukcjami Technicznymi PI 101 (Packing Instructions, Instrukcja Pakowania 101). Wówczas niezbędne będzie otrzymanie numeru zatwierdzenia opakowania wydane przez kompetentną władzę – co wynika z wymagań Instrukcji Technicznych dla konkretnego artykułu i odpowiedniego opakowania.

W art. 6 ust. 5 i art. 8 ust. 6 projektu przyjęto rozwiązanie polegające na umożliwieniu składania wniosków o udzielenie zatwierdzenia Prezesa Urzędu lub odstąpienia oraz załączonych do tych wniosków dokumentów, a także dodatkowych danych i dokumentów – w języku polskim lub w języku angielskim. Ustawa – Prawo lotnicze w art. 21a ust. 1 stanowi, że wnioski o dokonanie czynności, o których mowa m.in. w art. 153a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze (do czasu wejścia w życie projektowanej ustawy art. 153a stanowi podstawę prawną dla wydawania zgód na loty z materiałami niebezpiecznymi), mogą być składane w języku angielskim. Z kolei art. 21a ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze stanowi, że dokumenty dołączane m.in. w sprawach, o których mowa w ust. 1, także mogą być składane w języku angielskim.

Na podstawie powyższego, rozwiązanie, które zdecydowano się przyjąć w niniejszym projekcie, stanowi powielenie dotychczasowych przepisów ustawy – Prawo lotnicze, które regulują kwestię języka, w jakim są składane wnioski i dokumenty w przypadkach udzielania zgód na loty z materiałami niebezpiecznymi.

Zgodnie z art. 7 projektu Prezes Urzędu udziela albo odmawia udzielenia zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 1 projektu, w drodze decyzji administracyjnej, w terminie 30 dni od dnia otrzymania kompletnego wniosku.

Uwzględniając wniosek Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki, wprowadzono do projektu przepisy dotyczące udzielania przez ten organ zatwierdzenia w przypadku materiałów niebezpiecznych będących materiałami promieniotwórczymi – art. 5 pkt 3, art. 10 i art. 11 projektu. Przedmiotowe zatwierdzenie, zgodnie z ustaleniami z Prezesem Państwowej Agencji Atomistyki, będzie udzielane w formie decyzji administracyjnej. Jednocześnie ze względu na dodane przepisy dotyczące udzielania zatwierdzenia na transport materiałów promieniotwórczych przez Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki wprowadzono w projekcie definicję tych materiałów (art. 2 pkt 8 projektu). Definicja materiałów niebezpiecznych nie wymaga zmiany – lista materiałów niebezpiecznych w Instrukcjach Technicznych zawiera wszystkie 9 klas materiałów niebezpiecznych i tak rozumiane powinno być określenie „materiały niebezpieczne”. Ponadto definicja musi być zgodna zarówno z Załącznikiem 18, Instrukcjami Technicznymi, jak i rozporządzeniem nr 965/2012/UE.

Wprowadzenie w przepisach projektu nowego typu zatwierdzenia skutkuje ujęciem w rozdziale 10 projektu nowych opłat za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki w związku z udzielaniem przez niego zatwierdzenia.

Wysokość opłat została określona na tym samym poziomie co opłaty za zatwierdzenie udzielane przez Prezesa Urzędu.

Rozdział 3 – Obowiązki operatora lotniczego (art. 12–14 projektu)

Zgodnie z art. 12 projektu transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną jest wykonywany przez operatora lotniczego uprawnionego do wykonywania takiego transportu zgodnie z Załącznikiem 6 „Eksplatacja statków powietrznych” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., z wyłączeniem przypadków gdy materiały niebezpieczne:

- 1) nie podlegają przepisom Instrukcji Technicznych, zgodnie z Częścią 1 Instrukcji Technicznych, lub
- 2) mogą być wnoszone na pokład statku powietrznego przez pasażerów lub członków załogi statku powietrznego albo znajdować się w bagażu, zgodnie z Częścią 8 Instrukcji Technicznych.

Art. 12 projektu wprowadza ponadto m.in. obowiązek uwzględniania przez operatora lotniczego w instrukcji operacyjnej lub w innych wydawanych przez niego instrukcjach informacji, które będą umożliwiały jego pracownikom oraz jego podwykonawcom wykonywanie obowiązków związanych z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną oraz przewozem materiałów niebezpiecznych przez pasażerów i członków załogi statku powietrznego.

W art. 13 projektu określono obowiązek spełniania przez operatora lotniczego, w zależności od posiadania przez niego uprawnień do transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, odpowiednich wymagań określonych w Instrukcjach Technicznych w zakresie szkoleń.

W art. 14 projektu uregulowano kwestię dotychczas nieuregulowaną przepisami krajowymi przewidującą, że operator lotniczy eksploatujący statki powietrzne, w których nie jest w stanie zapewnić miejsca w kabinie pasażerskiej dla bagażu podręcznego zawierającego materiały niebezpieczne do przewozu tylko w bagażu podręcznym wnoszonym przez pasażerów i członków załogi statku powietrznego na pokład statku powietrznego, zgodnie z Częścią 8 Instrukcji Technicznych, musi opracować i wdrożyć procedurę zapewniającą, że materiały niebezpieczne znajdujące się w takim bagażu, nie będą przewożone w luku bagażowym. W przepisie określono również wymagania dla niniejszej

procedury.

Rozdział 4 – Nadawca (art. 15–18 projektu)

W art. 15 projektu zostały określone obowiązki nadawcy, które musi zrealizować przed nadaniem przesyłki do transportu drogą powietrzną, natomiast w art. 16 projektu określono obowiązki nadawcy wysyłającego materiał niebezpieczny z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (m.in. dotyczące szkoleń oraz pozostawiania w wykazie nadawców).

Art. 17 projektu dotyczy obowiązku przekazania przez nadawcę kopii dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia z wynikiem pozytywnym Prezesowi Urzędu w terminie 7 dni od dnia otrzymania tego dokumentu wraz ze zgłoszeniem o wpis do wykazu nadawców. Przepis precyzuje co zawiera zgłoszenie o wpis do wykazu nadawców oraz określa, że do zgłoszenia nadawca może dołączyć zgodę na opublikowanie numeru telefonu i adresu elektronicznego. Zgodnie z przepisem kopia dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia z wynikiem pozytywnym, zgłoszenie o wpis do wykazu nadawców oraz zgoda na opublikowanie numeru telefonu i adresu elektronicznego mogą być przesyłane w postaci elektronicznej.

Art. 18 projektu reguluje kwestie związane z prowadzeniem przez Prezesa Urzędu wykazu nadawców: określa dane podlegające publikacji w wykazie (w tym zawiera zastrzeżenie, że numer telefonu i adres elektroniczny nadawcy są publikowane wyłącznie, gdy nadawca do zgłoszenia o wpis do wykazu nadawców dołączy zgodę na taką publikację), miejsce publikacji, wskazuje sposób i termin, w jakim Prezes Urzędu dokonuje wpisu, i termin, w jakim dokonuje skreślenia nadawcy z wykazu, oraz nakłada obowiązek na nadawcę w związku z aktualizacją danych podlegających publikacji w wykazie. Należy przy tym wskazać, że zarówno przepisy art. 18 projektu, jak i art. 24 projektu, w którym jest mowa o wykazie instruktorów, wskazują, że dane wymienione w ust. 2 tych przepisów będą publikowane, bowiem wchodzą w zakres danego wykazu (odpowiednio wykazu nadawców i wykazu instruktorów). Publikacja danych każdego wykazu zawiera walor informacyjny dla podmiotów zewnętrznych, które chcą nadać materiały niebezpieczne albo odbyć szkolenie z zakresu tematyki materiałów niebezpiecznych. Dane osobowe w tych wykazach są więc adekwatne do celów, do jakich został stworzony dany wykaz.

Rozdział 5 – Wyznaczony operator pocztowy (art. 19 i art. 20 projektu)

Art. 19 projektu określa obowiązki wyznaczonego operatora pocztowego związane z monitorowaniem wprowadzania materiałów niebezpiecznych do poczty transportowanej drogą powietrzną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 20 projektu wskazuje na obowiązek dla wyznaczonego operatora pocztowego, który do poczty transportowanej drogą powietrzną nie wprowadza materiałów niebezpiecznych, przeszkolenia personelu w zakresie określonym w Instrukcjach Technicznych.

Rozdział 6 – Szkolenia (art. 21–28 projektu)

Art. 21 projektu nakłada na każdą osobę biorącą udział w transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną obowiązek odbycia szkolenia z zakresu bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, w tym szkolenia odnawiającego, zgodnie z zakresem określonym w Instrukcjach Technicznych. Kolejne ustępy niniejszego artykułu regulują kwestie zasad odnoszących się do sposobu przeprowadzenia szkolenia, zakresu szkolenia, okresu ważności szkolenia, sposobu przeprowadzania egzaminu (jego formę i zakres oraz warunki jego zaliczenia) oraz dokumentacji przeprowadzonego szkolenia i jego wyników (odpowiednio protokół i dokument potwierdzający ukończenie szkolenia).

Art. 22 ust. 1 projektu wskazuje, że do prowadzenia szkolenia uprawniony jest instruktor zatwierdzony przez Prezesa Urzędu. Kolejne ustępy w sposób szczegółowy regulują kwestie związane z uzyskaniem zatwierdzenia przez instruktora – zatwierdzenie odbywa się na wniosek, wskazano dokumenty, które do wniosku muszą zostać dołączone (m.in. dokument potwierdzający ukończenie szkolenia z wynikiem pozytywnym, ramowy program szkolenia i dokumenty potwierdzające umiejętności instruktora w przekazywaniu wiedzy), wskazano również, że do wniosku można dołączyć zgodę na opublikowanie numeru telefonu i adresu elektronicznego oraz określono sposób i formę w jakiej można złożyć komplet wymaganych dokumentów i ww. zgodę. Dokumentem potwierdzającym umiejętności instruktora w zakresie przekazywania wiedzy może być np. udokumentowane zatrudnienie czy samozatrudnienie jako osoba szkoląca, niekoniecznie z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.

Art. 23 projektu stanowi, że Prezes Urzędu, po pozytywnej weryfikacji wniosku o udzielenie zatwierdzenia i dołączonych do niego dokumentów, zatwierdza instruktora na okres ważności szkolenia wynikający z dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia z wynikiem pozytywnym, zgodnie z warunkami odnoszącymi się do kategorii, w której instruktor będzie

szkolił, określając zakres szkolenia, które może prowadzić instruktor w odniesieniu do kategorii osób szkolonych oraz metody prowadzenia szkolenia. Negatywna weryfikacja wniosku lub dołączonych do niego dokumentów będzie skutkowała wydaniem przez Prezesa Urzędu odmowy udzielenia zatwierdzenia, którą wnioskodawca będzie mógł zakwestionować w trybie przepisów ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi.

Art. 24 projektu reguluje kwestie związane z prowadzeniem przez Prezesa Urzędu wykazu instruktorów: dane podlegające publikacji w wykazie (w tym zawiera zastrzeżenie, że numer telefonu i adres elektroniczny instruktora są publikowane wyłącznie w przypadku dołączenia przez instruktora do wniosku o jego zatwierdzenie zgody na taką publikację), miejsce publikacji, wskazuje, w jakim terminie Prezes Urzędu dokonuje wpisu i w jakim dokonuje skreślenia instruktora z wykazu, oraz nakłada obowiązek na instruktora w związku z aktualizacją danych podlegających publikacji w wykazie.

Art. 25 projektu określa obowiązek instruktora do dostarczenia Prezesowi Urzędu potwierdzenia aktualizacji ważności jego szkolenia (dokumentu potwierdzającego ukończenie z wynikiem pozytywnym szkolenia odnawiającego) oraz określa sankcję za niedopełnienie niniejszego obowiązku w postaci skreślenia z wykazu instruktorów.

Art. 26 projektu wskazuje okoliczności wymagające aktualizacji ramowego programu szkolenia i termin dostarczenia tej aktualizacji Prezesowi Urzędu oraz, podobnie jak w art. 25 projektu, konsekwencje niedopełnienia tego obowiązku przez instruktora w postaci skreślenia z wykazu instruktorów. W przypadku skreślenia z wykazu instruktor będzie miał możliwość zakwestionowania tej czynności w trybie przepisów ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi. W przypadku zmiany Instrukcji Technicznych w odniesieniu do szkoleń szkolenia rozpoczęte przed wejściem zmiany w życie będą mogły być prowadzone na podstawie dotychczasowego ramowego programu szkolenia lub nowego, jeżeli Prezesowi Urzędu zostanie dostarczona aktualizacja tego programu. Osoby uczestniczące w szkoleniu prowadzonym zarówno na podstawie dotychczasowego, jak i zaktualizowanego ramowego programu szkolenia, nabywają jednakowe uprawnienia.

Art. 27 projektu wprowadza obowiązek prowadzenia działalności szkoleniowej przez instruktora zgodnie z udzielonym zatwierdzeniem i wprowadza sankcję za niedopełnienie tego obowiązku w postaci skreślenia z wykazu instruktorów.

Art. 28 projektu wprowadza możliwość przeprowadzenia przez instruktora szkolenia odnawiającego w postaci elektronicznej oraz wskazuje w tym zakresie wyjątki.

Rozdział 7 – Zgłaszanie wypadków, incydentów oraz zdarzeń z materiałami niebezpiecznymi (art. 29–32 projektu)

Art. 29 projektu wprowadza dla operatora lotniczego certyfikowanego przez Prezesa Urzędu oraz jego podwykonawcy obowiązek zgłaszania w ramach systemu zgłaszania zdarzeń każdego wypadku, incydentu oraz zdarzenia z materiałami niebezpiecznymi, niezależnie od miejsca jego wystąpienia. Operator lotniczy niebędący posiadaczem certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) będzie obowiązany zgłosić w ramach systemu zgłaszania zdarzeń każdy wypadek, incydent czy zdarzenie z materiałami niebezpiecznymi, do którego doszło na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto operator lotniczy niebędący posiadaczem certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) w ramach systemu zgłaszania zdarzeń będzie zgłaszał zdarzenie dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną lub przewozu materiałów niebezpiecznych przez pasażerów lub członków załogi statku powietrznego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jako państwa pochodzenia, polegające na ujawnieniu przypadków niezgodności z przepisami Instrukcji Technicznych oraz ustawy. Określono także informacje, jakie powinny znaleźć się w zgłoszeniu, oraz dokumenty, które powinny do niego zostać załączone. Art. 29 projektu nakłada także obowiązek zgłaszania w ramach systemu zgłaszania zdarzeń wypadku, incydentu oraz zdarzenia z materiałami niebezpiecznymi również przez inne niż operatorzy lotniczy podmioty zaangażowane w transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, które pozyskały informację w temacie zaistnienia takiego faktu. W przypadku wypadku, incydentu albo zdarzenia z materiałami promieniotwórczymi kopię zgłoszenia podmiot zgłaszający będzie przysyłać także Prezesowi Państwowej Agencji Atomistyki, a w przypadku wypadku, incydentu albo zdarzenia z materiałami niebezpiecznymi, mającego miejsce na terenie lotniczego przejścia granicznego, także właściwemu miejscowo komendantowi placówki Straży Granicznej.

Od 1 września 2018 r. zgłaszanie zdarzeń lotniczych jest możliwe przez Centralną Bazę Zgłoszeń (CBZ). Zgłoszeniu przez CBZ podlegają zdarzenia w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń (mandatory – MORS) i systemu dobrowolnego/poufnego zgłaszania zdarzeń (voluntary/confidential – VORS). Centralna Baza Zgłoszeń znajduje się pod adresem: <https://cbz.gov.pl>. Dostęp do zgłoszeń w CBZ posiada Prezes Urzędu oraz Państwowa Komisja Badania Wypadów Lotniczych, tj. podmioty przyjmujące zgłoszenia. Zgłoszenie w CBZ wymaga wypełnienia formularza online, bez konieczności wysyłania

dodatkowych dokumentów oddzielnie do Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych.

Art. 30 projektu wskazuje, jaki termin obowiązuje w kwestii zgłoszeń, o których mowa w art. 29 projektu – niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 72 godzin od momentu ich ujawnienia.

Art. 31 projektu określa działania Prezesa Urzędu podejmowane na skutek otrzymania zgłoszenia, o którym mowa w art. 29 projektu, mające na celu zapobieżenie powtarzalności podobnych wypadków, incydentów oraz zdarzeń z materiałami niebezpiecznymi.

Art. 32 projektu wskazuje przesłanki, kiedy wypadek z materiałami niebezpiecznymi wypełnia znamiona incydentu albo wypadku lotniczego i stanowi przedmiot badania prowadzonego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych.

Rozdział 8 – Ochrona materiałów niebezpiecznych (art. 33 projektu)

Art. 33 projektu nakłada na operatora lotniczego oraz podwykonawcę zaangażowanych w transport drogą powietrzną materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka obowiązek opracowania planu ochrony materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka oraz zasady jego aktualizacji. W przypadkach gdy podmiot ma obowiązek opracowania programu ochrony, plan ochrony materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka będzie opracowywany jako załącznik do tego programu i będzie podlegał zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu na podstawie § 12 ust. 2 załącznika do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.

Rozdział 9 – Nadzór i kontrola (art. 34–41 projektu)

Przepisy rozdziału 9 projektowanej ustawy przewidują regulacje w kwestii zakresu i sposobu sprawowania nadzoru i kontroli nad transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną oraz nad podmiotami zaangażowanymi w ten transport.

Art. 34 projektu wskazuje na kompetencje Prezesa Urzędu w sprawowaniu nadzoru nad przestrzeganiem przepisów projektowanej ustawy, w tym kompetencje do przeprowadzania kontroli operatorów lotniczych, podwykonawców, nadawców, wyznaczonych operatorów pocztowych, instruktorów i zarządzających lotniskami. Uprawnienia kontrolne Prezesa Urzędu będą umożliwiały cywilnej władzy lotniczej przeprowadzanie kontroli zarówno na lotniskach cywilnych, jak i na lotniskach wojskowych.

Przepis określa cztery rodzaje kontroli: planowane i nieplanowane oraz zapowiedziane

i niezapowiedziane.

Kontrole planowane są uwzględnione w rocznym planie kontroli, czyli są planowane dużo wcześniej. W planie kontroli wskazywany jest co najmniej zakres kontroli. Kontrole nieplanowane nie są uwzględnione w rocznym planie kontroli, natomiast są przeprowadzane w trakcie roku, np. w związku z podejrzeniem naruszenia przepisów lub zmianą kadry czy też osób odpowiedzialnych za realizację zadań związanych z transportem materiałów niebezpiecznych. Kontroli nieplanowanej nie można zaplanować.

Kontrole zapowiedziane stanowią rodzaj kontroli, w odniesieniu do której podmiot kontrolowany jest wcześniej informowany o dokładnym terminie kontroli. Kontrole niezapowiedziane są z reguły przeprowadzane na podstawie zgłoszeń o zagrożeniu bezpieczeństwa i wówczas podmiot kontrolowany nie jest informowany, że kontrola się odbędzie.

Reguły planowania kontroli zostały określone w art. 47 ustawy – Prawo przedsiębiorców i w przypadku kontroli planowanych znajdują zastosowanie. Kontrole niezapowiedziane nie są co do zasady kontrolami planowanymi, wobec tego nie jest potrzebne określanie reguł ich planowania. Powyższe pozostaje spójne z art. 47 ust. 2 ustawy – Prawo przedsiębiorców.

Art. 35 projektu określa, że kontrole będą przeprowadzane przez upoważnionych przez Prezesa Urzędu podległych mu pracowników oraz przez osoby spoza Urzędu Lotnictwa Cywilnego będące do tej czynności upoważnione przez Prezesa Urzędu. Określono także sposób przeprowadzania kontroli, wskazując, że czynności kontrolne odbywają się po doręczeniu podmiotowi kontrolowanemu upoważnienia do przeprowadzenia kontroli wydanego przez Prezesa Urzędu oraz po okazaniu legitymacji służbowej w przypadku pracownika Urzędu Lotnictwa Cywilnego albo dowodu tożsamości w przypadku innych osób, a kontrola może być przeprowadzana przez jedną osobę albo zespół kontrolujący. Ponadto w art. 35 wskazano, że przy kontrolach, które obejmują transport materiałów promieniotwórczych, osoby uprawnione do prowadzenia kontroli z ramienia Prezesa Urzędu współpracują w niezbędnym zakresie z organami dozoru jądrowego. Zgodnie z art. 64 ustawy z dnia 29 listopada 2000 r. – Prawo atomowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1941 oraz z 2022 r. poz. 974) organami dozoru jądrowego są Prezes Państwowej Agencji Atomistyki jako naczelny organ dozoru jądrowego oraz inspektorzy dozoru jądrowego.

Art. 36 projektu wskazuje czego dotyczy kontrola (zakres sprawdzenia), jakie prawa przysługują osobom przeprowadzającym kontrolę oraz szczegółowo reguluje kwestie związane z protokołem kontroli.

Art. 37 projektu został poświęcony kwestiom związanym z działaniami naprawczymi po stwierdzeniu podczas kontroli niezgodności oraz realizacji programu naprawczego (m.in. warunki opracowania, zawartość i sposób zatwierdzenia przez podmiot kontrolowany programu naprawczego, obowiązek i termin przedstawienia programu naprawczego do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu oraz obowiązek przedstawienia Prezesowi Urzędu dowodów realizacji działań naprawczych). Regulacja przewidująca, że na odmowę zatwierdzenia programu naprawczego nie służy środek zaskarżenia, ma rozwiązać ewentualne wątpliwości, czy odmowę zatwierdzenia programu naprawczego można kwestionować. Projektodawca nie przewiduje możliwości kwestionowania odmowy zatwierdzenia programu naprawczego, ponieważ podmiot kontrolowany ma wcześniej możliwość usunięcia ewentualnych uchybień, gdy Prezes Urzędu wskazał mu je na etapie zatwierdzania programu naprawczego, informując jednocześnie, że usunięcie tych uchybień umożliwi zatwierdzenie programu. Ponadto skutkiem nieprzedstawienia możliwego do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu programu naprawczego, zgodnie z art. 39 ust. 1 projektu, jest wyłącznie podniesienie statusu niezgodności do wyższego poziomu niezgodności.

Art. 38 projektu kontynuuje tematykę programu naprawczego, stanowiąc, że na wniosek podmiotu kontrolowanego Prezes Urzędu może wyrazić zgodę na zmianę terminów określonych w programie naprawczym albo w protokole kontroli.

Art. 39 projektu wprowadza sankcję za nieprzedstawienie możliwego do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu programu naprawczego albo niezrealizowanie we wskazanym terminie działań naprawczych określonych w programie naprawczym albo w protokole kontroli.

Art. 40 projektu stanowi, że wystąpienie z żądaniem, o którym mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.), tj. żądaniem ograniczenia przetwarzania danych osobowych, nie wpływa na przebieg kontroli prowadzonych przez Prezesa Urzędu na podstawie ustawy.

Zgodnie z art. 41 projektu do kontroli niezapowiedzianych działalności gospodarczej związanej z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną w zakresie objętym kontrolą przemieszczających się środków transportu, osób z nich korzystających oraz towarów nimi przewożonych, nie stosuje się przepisów art. 48–51, art. 54, art. 55 i art. 57 ustawy – Prawo przedsiębiorców. Rozwiązanie to wprowadzono w celu zachowania spójności z kontrolami wykonywanymi przez ten sam organ (Prezesa Urzędu) na podstawie ustawy – Prawo lotnicze w odniesieniu do przemieszczających się statków powietrznych. Wskazane wyłączenie stosowania przepisów art. 48–51, art. 54, art. 55 i art. 57 ustawy – Prawo przedsiębiorców jest tożsame z obowiązującym art. 62 ust. 1 pkt 2 lit. c ustawy – Prawo przedsiębiorców, który określa, że przepisów tych nie stosuje się do działalności gospodarczej przedsiębiorców w zakresie objętym kontrolą przemieszczających się środków transportu, osób z nich korzystających oraz towarów nimi przewożonych, na podstawie ustawy – Prawo lotnicze.

Przykładem takiej kontroli jest kontrola operatorów lotniczych posiadających lub nieposiadających zezwolenia na transport materiałów niebezpiecznych, transportujących fracht lotniczy zarówno statkiem powietrznym, jak i drogą lądową (RFS).

Rozdział 10 – Opłaty (art. 42–45 projektu)

Art. 42 projektu reguluje opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Urzędu w związku z udzielaniem zatwierdzeń, odstępstw i dokonywaniem wpisów do wykazu nadawców oraz wskazuje sytuacje, kiedy nie pobiera się opłat.

Art. 43 projektu reguluje opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki w związku z udzielaniem zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 3 projektu.

Art. 44 projektu wprowadza zasadę, że opłatę uiszcza się bez względu na wynik czynności urzędowej, a opłata pobrana nienależnie lub w wysokości wyższej od należnej podlega zwrotowi na wniosek podmiotu.

Art. 45 projektu stanowi odesłanie do poszczególnych przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.) w sytuacji braku adekwatnych regulacji w projektowanej ustawie do opłat oraz wskazuje, że należności z tytułu opłat stanowią dochód budżetu państwa.

Jednocześnie należy wyjaśnić, że nie będą pobierane opłaty za rozpatrzenie przez Ministra Obrony Narodowej wniosku o udzielenie zgody na wykonanie przez cywilny statek powietrzny lotu, o którym mowa w art. 66a ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy – Prawo lotnicze, z materiałami niebezpiecznymi.

Rozdział 11 – Administracyjne kary pieniężne (art. 46–49 projektu)

Art. 46 projektu stanowi, że każdy kto narusza obowiązki wynikające z przepisów projektowanej ustawy, Załącznika 18 i Instrukcji Technicznych podlega karze pieniężnej. Przesądono również o zasadzie znajdującej zastosowanie w przypadku kumulacji naruszenia obowiązków. Wykaz naruszeń obowiązków oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określono w załączniku do ustawy.

Art. 47 projektu stanowi, że Prezes Urzędu nakłada kary w drodze decyzji administracyjnej. Dolegliwości związane z karami zostały zróżnicowane proporcjonalnie w zależności od podmiotu. Administracyjna kara pieniężna dla nadawcy czy instruktora to dolegliwość proporcjonalna do cofnięcia zatwierdzenia, a dla operatora lotniczego proporcjonalna do braku przychodu za wykonany transport. Kary pieniężne w wysokościach ustalonych w ustawie mają mieć przede wszystkim charakter prewencyjny. Ich celem jest zagwarantowanie stosowania się przez adresatów norm do wprowadzanych regulacji, a w konsekwencji zwiększenie poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Art. 48 projektu reguluje kwestie odstąpienia przez Prezesa Urzędu od nałożenia kary pieniężnej.

Art. 49 projektu stanowi, że środki finansowe pochodzące z kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.

Rozdział 12 – Zmiany w przepisach obowiązujących (art. 50 projektu)

Art. 50 projektu wskazuje zmiany w przepisach obowiązujących i obejmuje zmiany ustawy – Prawo lotnicze, polegające na wyłączeniu z tej ustawy regulacji związanych z transportem materiałów niebezpiecznych.

Rozdział 13 – Przepisy przejściowe, dostosowujące i przepis końcowy (art. 51–53 projektu)

Przepisy art. 51 projektu utrzymują stosowanie dotychczasowych przepisów w odniesieniu do spraw wszczętych i niezakończonych prowadzonych na podstawie art. 153a ustawy – Prawo lotnicze oraz ważność zgód wydanych na podstawie art. 153a ustawy – Prawo lotnicze w odniesieniu do lotów, na jakie zostały wydane. Uregulowano kwestię ważności szkoleń

przeprowadzonych na podstawie przepisów dotychczasowych, jak również okres przejściowy dla uprawnień instruktorów uzyskanych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy oraz okres, przez jaki nadawcy niewpisani do wykazu nadawców, będą mogli wykonywać swoje czynności na podstawie przepisów dotychczasowych – w obu przypadkach są to okresy nie dłuższe niż 3 miesiące od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy. W takim samym terminie wyznaczony operator pocztowy ma obowiązek opracowania po raz pierwszy procedur, sposobów i metod, o których mowa w art. 19 ust. 1 projektu, a podmiot, o którym mowa w art. 33 ust. 1 projektu, ma obowiązek opracowania planu ochrony materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka. W ocenie projektodawcy wskazany okres jest wystarczający na dostosowanie się przez adresatów norm do wymagań wynikających z nowych przepisów. Przesądzono również, że wnioski o wydanie zgody, o której mowa w art. 153a ustawy – Prawo lotnicze, złożone po dniu wejścia w życie projektowanej ustawy, będą pozostawiane bez rozpoznania.

Jednocześnie nie ma potrzeby regulowania w przepisach przejściowych kwestii związanych z obowiązkami operatora lotniczego w zakresie opracowania i wdrożenia procedury zapewniającej, że materiały niebezpieczne umieszczone w bagażu podręcznym nie będą przewożone w luku bagażowym, o której mowa w art. 14 projektu, ponieważ przewoźnicy lotniczy aktualnie są zobligowani do posiadania takich procedur na podstawie przepisów rozporządzenia nr 965/2012/UE, które zobowiązuje do stosowania Instrukcji Technicznych.

Art. 52 projektu stanowi o maksymalnym limicie wydatków budżetu państwa w latach 2022–2031, będącym skutkiem finansowym projektowanej ustawy. Przepis określa również mechanizmy korygujące, które będą stosowane w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, oraz wskazuje Prezesa Urzędu jako organ właściwy do monitorowania wykorzystania limitu wydatków oraz wdrożenia mechanizmów korygujących.

Przewidziany w art. 53 projektu termin wejścia w życie ustawy – 1 sierpnia 2022 r., zgodny z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461), jest w ocenie projektodawcy wystarczający dla podmiotów zainteresowanych tematyką transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną do zapoznania się z nowymi regulacjami oraz do przygotowania organów administracji do ich stosowania.

V. Informacje związane z procedowaniem projektu

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych należy podnieść, że projektodawca przewiduje, że projektowane przepisy będą miały wpływ na sektor finansów publicznych. Zgodnie z informacją wskazaną w pkt 6 załączonej do projektu oceny skutków regulacji ulegną zwiększeniu wydatki jednostek sektora finansów publicznych. Należy mieć jednak na uwadze zasilenie budżetu państwa przez dochód z opłat i kar pieniężnych, pobieranych w związku z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, oraz korzyści ze zwiększenia bezpieczeństwa obywateli z uwagi na zwiększenie możliwości nadzoru nad podmiotami transportującymi materiały niebezpieczne drogą powietrzną.

Projekt nie podlega notyfikacji w trybie określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nie jest wymagane przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Ustawa o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marcin Horała – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka – Naczelnik Wydziału w Departamencie Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury (e-mail: magdalena.porzycka@mi.gov.pl, tel.: 630 14 47)</p>	<p>Data sporządzenia: 29.04.2022 r.</p> <p>Źródło: Prawo międzynarodowe – Załącznik 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.)</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UD121</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Problem wymagający rozwiązania to brak zapewnienia odpowiedniego bezpieczeństwa w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, w tym w transporcie krajowym, rozproszenie przepisów regulujących tę materię, brak kompleksowych regulacji oraz niespełnienie przez obowiązujące krajowe przepisy wszystkich wymagań wynikających z Załącznika 18 „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., zwanego dalej „Załącznikiem 18”. Obecnie Rzeczpospolita Polska nie realizuje w pełni wszystkich postanowień wynikających z ww. Konwencji w tym zakresie, zaś transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną jest unormowany w wielu aktach prawnych różnej rangi w sposób niepełny, co stoi w sprzeczności z obowiązkiem implementowania przepisów międzynarodowych na grunt prawa krajowego. Konieczność uregulowania problematyki transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną w Rzeczypospolitej Polskiej wynika także z potrzeby przyjęcia kompleksowych rozwiązań prawnych w zakresie obowiązków Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem ULC”, wynikających z przepisów Załącznika 18 w połączeniu z przepisami „Instrukcji Technicznych Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną” (ICAO Dok. 9284-AN/905), zwanych dalej „Instrukcjami Technicznymi”, łącznie z suplementami, dodatkami i erratami do tych Instrukcji Technicznych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Sposobem rozwiązania problemu jest opracowanie nowej, oddzielnej ustawy spełniającej wszystkie wymagania wynikające z Załącznika 18 i Instrukcji Technicznych. Stworzenie ustawy dedykowanej wyłącznie transportowi materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną pozwoli przede wszystkim na skupienie w jednym akcie prawnym całej ww. problematyki. Jednolitość regulacji polegająca na unormowaniu rynku transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną jednym aktem prawnym o randze ustawy będzie sprzyjać również ułatwieniom w zakresie wykładni prawa.

Rekomendowane rozwiązania pozwolą na kompleksowe uregulowanie obszaru transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.

W efekcie, adresaci norm prawnych nie będą zmuszeni, jak obecnie, poszukiwać właściwych przepisów pośród całego katalogu aktów prawnych, z których każdy dotyczy regulowanej materii jedynie w ograniczonym zakresie. Rzeczpospolita Polska wywiąże się z obowiązku nałożonego art. 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Celem projektowanej ustawy jest wskazanie obowiązku stosowania postanowień całego Załącznika 18 w połączeniu z Instrukcjami Technicznymi przez wszystkie podmioty zaangażowane w transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną – obszary nieujęte w projekcie ustawy muszą być realizowane zgodnie z przepisami Załącznika 18 w połączeniu z postanowieniami Instrukcji Technicznych.

Przepisy projektowanej ustawy stanowią implementację na grunt prawa krajowego przepisów Załącznika 18. Nowe regulacje obejmują wszystkie podmioty zaangażowane w proces transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (przewoźników i operatorów lotniczych, agentów obsługi naziemnej, wyznaczonych operatorów pocztowych, nadawców m.in. spedytorów przesyłek zawierających materiały niebezpieczne, osoby szkolące (instruktorów) oraz producentów materiałów niebezpiecznych jako nadawców), podczas gdy aktualnie obowiązujące przepisy obejmują jedynie podmioty certyfikowane, czyli jedynie operatorów lotniczych i część agentów obsługi naziemnej. Art. 153a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z późn. zm.) został przeniesiony do projektowanej ustawy.

Nie ma możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż wydanie projektowanej ustawy.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Aby wskazać, jak problem rozwiązano w innych krajach, przedstawiono przykładowo opis rozwiązań przyjętych w Hiszpanii,

Wielkiej Brytanii oraz Rosji. W krajach tych przyjęto regulacje na poziomie rozporządzeń. Z uwagi na okoliczności, wymienione w pkt 1 i 2 niniejszej OSR, cel regulacji oraz system źródeł prawa obowiązujący w Rzeczypospolitej Polskiej, analogiczne rozwiązania na gruncie prawa polskiego byłyby niewystarczające i nie gwarantowałyby rozwiązania problemu, jakim jest rozdrobnienie regulacji dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną w różnych aktach normatywnych.

1. W Hiszpanii transport materiałów niebezpiecznych jest uregulowany w akcie o randze rozporządzenia – „Real Decreto 1749/1984, de 1 de agosto por el que se aprueba el Reglamento Nacional sobre el Transporte sin Riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y las Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea”. Załącznik 18 stanowi anexo (załącznik) I do Real Decreto – „Reglamento Nacional sobre el Transporte sin Riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea”, zaś Instrukcje Techniczne to anexo (załącznik) II – „Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea”. Źródło danych: www.seguridadaerea.gob.es
2. W Wielkiej Brytanii transport materiałów niebezpiecznych również jest uregulowany w akcie o randze rozporządzenia – „The Air Navigation (Dangerous Goods) Regulations 2002” wydanym na podstawie delegacji zawartej w akcie podstawowym – „Air Navigation Order 2000”. Każdorazowa zmiana dokonywana przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych prowadzi do nowelizacji treści rozporządzenia „The Air Navigation (Dangerous Goods) Regulations 2002” przez podanie nowego publikatora ICAO, jak w art. 2 aktu „The Air Navigation (Dangerous Goods) (Amendment) Regulations 2012”. Źródło danych: www.legislation.gov.uk
3. W Rosji zastosowano analogiczne rozwiązanie – „Федеральные авиационные правила Безопасная перевозка опасных грузов и оружия по воздуху (ФАП - ОГ)” jest aktem wykonawczym do aktu podstawowego w zakresie lotnictwa cywilnego – „Воздушный кодекс РФ”. Źródło danych: www.niiph.com

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes ULC	1 podmiot	ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze	<ul style="list-style-type: none"> – usprawnienie procedur, polegające na skupieniu w jednym akcie prawnym całej problematyki dotyczącej zapisów Załącznika 18 i Instrukcji Technicznych; w efekcie nie będzie konieczności poszukiwania właściwych przepisów pośród całego katalogu aktów prawnych, z których każdy dotyczy regulowanej materii jedynie w ograniczonym zakresie, – wypełnienie implementacji przepisów międzynarodowych na grunt prawa krajowego, – zapewnienie spójności i klarowności przepisów, – uregulowanie materii krajowego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, – uregulowanie zasad i trybu udzielania zatwierdzeń oraz odstępstw w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, – dookreślenie zasad nadzoru Prezesa ULC nad przestrzeganiem przepisów z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną w lotnictwie cywilnym, polegające na

			<p>przeprowadzaniu kontroli, nakładaniu kar, wydawaniu zgód i zezwoleń, wprowadzenie nadzoru nad nadawcami, instruktorami, wyznaczonymi operatorami pocztowymi,</p> <ul style="list-style-type: none"> – pobieranie opłat za realizowane na podstawie projektowanej ustawy czynności urzędowe; przepisy Załącznika 18 pozostawiają te kwestie do decyzji nadzorów krajowych, – doregulowanie katalogu kar za naruszenia przepisów dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną; stosownie do przepisów Rozdziału 11.3.1 Załącznika 18 „każde z Państw umawiających się podejmie takie środki, jakie będą odpowiednie dla osiągnięcia zgodności z przepisami zawierającymi zalecenia dotyczące odpowiednich kar za naruszenia”
Prezes Państwowej Agencji Atomistyki	1 podmiot	ustawa z dnia 29 listopada 2000 r. – Prawo atomowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1941 oraz z 2022 r. poz. 974)	<ul style="list-style-type: none"> – dookreślenie zasad nadzoru Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki nad przestrzeganiem przepisów z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych (materiałów promieniotwórczych) drogą powietrzną w lotnictwie cywilnym, – doprecyzowanie „właściwej władzy”, „władzy krajowej” lub „odpowiedniej władzy” do wykonywania czynności administracyjnych w sprawie transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną w przypadkach transportu materiałów promieniotwórczych, – pobieranie opłat za realizowane na podstawie projektowanej ustawy czynności urzędowe
Minister Obrony Narodowej	1 podmiot	ustawa z dnia 14 grudnia 1995 r. o urzędzie Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 196, z późn. zm.)	<ul style="list-style-type: none"> – przypisanie Ministrowi Obrony Narodowej kompetencji w zakresie udzielania zgód na loty z materiałami niebezpiecznymi wykonywane przez cywilne statki powietrzne, o których mowa w art. 66a ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, jeżeli loty takie nie

			<p>spowodują bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub bezpieczeństwa lotów i będą wykonywane z zachowaniem wymagań określonych w przepisach projektowanej ustawy,</p> <ul style="list-style-type: none"> – nałożenie na Ministra Obrony Narodowej obowiązku niezwłocznego zawiadania Prezesa ULC o udzieleniu ww. zgody, w celu umożliwienia realizacji zadań, o których mowa w rozdziale 9 projektu (Nadzór i kontrola)
Wyznaczony operator pocztowy Poczta Polska S.A.	1 podmiot	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „ULC”	uregulowanie zakresu obowiązków wyznaczonego operatora pocztowego w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (w tym obowiązku odbycia szkoleń oraz określenie katalogu kar za naruszenia przepisów dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną)
Podmioty wykonujące operacje lotnicze w zakresie przewozu lotniczego (AOC)	47 podmiotów	Dane własne ULC	<ul style="list-style-type: none"> – kompleksowe uregulowanie zasad, wymagań i ograniczeń w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych w lotach międzynarodowych i krajowych dla wymienionych podmiotów, – kompleksowe uregulowanie zakresu obowiązków wymienionych podmiotów w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, w tym obowiązku odbycia szkoleń, oraz określenie katalogu kar za naruszenia przepisów dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną
Agenci obsługi naziemnej (AHAC)	17 podmiotów	Dane własne ULC	
Podmioty wykonujące operacje lotnicze w zakresie usług lotniczych (AWC)	14 podmiotów	Dane własne ULC	
Podmioty wykonujące zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka (SPO-HR)	7 podmiotów	Dane własne ULC	
Podmioty wykonujące operacje specjalistyczne (SPO)	39 podmiotów	Dane własne ULC	
Podmioty wykonujące niezarobkowe operacje lotnicze (NCC)	5 podmiotów	Dane własne ULC	
Podmioty zarządzające lotniskami użytku publicznego	16 podmiotów	Dane własne ULC	
Podmioty prowadzące działalność doradczo-szkoleniową z zakresu materiałów niebezpiecznych	5 podmiotów	Dane własne ULC	
Obywatele, przedsiębiorcy	Brak możliwości określenia	Brak danych	

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Przedmiotem konsultacji był projekt ustawy o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (UD7), który w dniu 29 lipca 2016 r. został skierowany przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa do konsultacji publicznych. Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348), ww. projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W ramach konsultacji publicznych ww. projekt został skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczpospolitej Polskiej – LAF RP, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo;
- 2) PZL Warszawa-Okęcie, al. Krakowska 110/114, 00-971 Warszawa;
- 3) PZL Mielec, ul. Wojska Polskiego 3, 39-300 Mielec;
- 4) Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
- 5) General Aviation Services Sp. z o.o., Góraszka, 05-462 Wiązowna;
- 6) PLL LOT S.A., ul. Komitetu Obrony Robotników 43, 02-146 Warszawa;
- 7) SprintAir Cargo Sp. z o.o., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 8) Jet Story Sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa;
- 9) IBEX U.L. Sp. z o.o., ul. Jana Kazimierza 11/4, 01-248 Warszawa;
- 10) Travel Service Polska Sp. z o.o., ul. J. Gordona Benetta 2B, 02-159 Warszawa;
- 11) Adriana Aviation Sp. z o.o., ul. Chełmińska 14 Kosowizna, 86-253 Kijewo Królewskie;
- 12) Stowarzyszenie Polskich Pilotów Komunikacyjnych POLALPA, ul. Komitetu Obrony Robotników 39/119, 00-906 Warszawa;
- 13) Enter Air Sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 74, 02-146 Warszawa;
- 14) SprintAir S.A., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 15) Small Planet Airlines Sp. z o.o., ul. Krakowiaków 48, 02-255 Warszawa;
- 16) IATA Poland, ul. Skalbmierska 18 m. 5, 01-848 Warszawa;
- 17) BARIP Polska, ul. Mickiewicza 23 lok. 15, 01-517 Warszawa;
- 18) Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND, Al. Jerozolimskie 81 lok. 7.10, 02-001 Warszawa;
- 19) SALT AVIATION Sp. z o.o., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 20) Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej, Lotnisko Kobylnica 3, 62-006 Kobylnica;
- 21) Aeroklub Warszawski, ul. Księżycowa 1, 01-935 Warszawa;
- 22) PZL Świdnik S.A., al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik;
- 23) Biernat s.j., ul. Poznańska 3, 62-023 Gądky;
- 24) Aeroklub Pomorski, ul. Pułku Lotniczego 17, 87-100 Toruń;
- 25) Royal Star Sp. z o.o., ul. Drogowców 7, 39-200 Dębica;
- 26) Aeroklub Nowy Targ, ul. Lotników 1, 34-400 Nowy Targ;
- 27) Aircraft Management and Consulting Sp. z o.o., ul. Ruchliwa 15, 02-182 Warszawa;
- 28) Pyrlandia Boogie Anna Beneturska, Giebni 25, 88-170 Pakość;
- 29) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 30) Port Lotniczy Poznań Ławica Sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 31) Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Juliusza Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
- 32) Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka Sp. z o.o., Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
- 33) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A., al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
- 34) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. im. Ignacego Jana Paderewskiego, ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota;
- 35) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o., ul. Kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice;
- 36) Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
- 37) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” Zielona Góra Babimost, Skr. Poczтовая 4, 66-110 Babimost;
- 38) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 39) Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Króla Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
- 40) Port Lotniczy Radom S.A., ul. Kaszubska 2, 26-600 Radom;
- 41) Warmia i Mazury Sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szczytno;
- 42) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- 43) Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o.o., ul. Glewice 1a, 72-100 Goleniów;
- 44) DGM Poland Sp. z o.o., ul. Baletowa 8, 02-867 Warszawa;
- 45) SafeCargo Sp. z o.o., ul. Osmańska 5, 02-823 Warszawa;
- 46) DG Rudolf, ul. Krymska 2 lok. 52, 02-759 Warszawa;
- 47) AIRCARGO PROJECT Sp. z o.o., ul. Budrysów 14, 04-119 Warszawa;
- 48) Syntea S.A., ul. Wojciechowska 9a, III piętro, 20-704 Lublin;
- 49) BALTIC GROUND SERVICES Sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 45B, 02-146 Warszawa;
- 50) LOTOS Air BP Polska Sp. z o.o., ul. Elbląska 135, 80-718 Gdańsk;

- 51) LS Airport Services S.A., ul. J. Gordona Benetta 2B, 02-159 Warszawa;
- 52) SPRINTAIR S.A., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 53) LS Technics Sp. z o.o., ul. Wirażowa 35, 02-185 Warszawa;
- 54) Welcome Airport Services Sp. z o.o., ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 55) WRO-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o., ul. Skarżyńskiego 36, 54-530 Wrocław;
- 56) LDT Wrocław Sp. z o.o., ul. Zarembowicza 40, 54-530 Wrocław;
- 57) Petrolot Sp. z o.o., ul. J. Gordona Benetta 2, 02-159 Warszawa (obecnie ORLEN AVIATION);
- 58) Aerogryf Aviation Sp. z o.o., ul. Przestrzenna 10, 70-800 Szczecin;
- 59) Aeroklub Polski, ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 00-906 Warszawa;
- 60) Aeroklub Białostocki, ul. Ciołkowskiego 2, 15-602 Białystok;
- 61) Aeroklub Bydgoski, ul. Biedaszkowo 28d, 85-157 Bydgoszcz;
- 62) Aeroklub Gdański, ul. Powstańców Warszawy 36, 83-000 Pruszcz Gdański;
- 63) Aeroklub Kielecki, ul. Jana Pawła II 9, 26-001 Masłów;
- 64) Aeroklub Lubelski, Radawiec Duży 272A, 21-030 Motycz;
- 65) Aeroklub Ostrowski Lotnisko Michałków, skr. poczt. 126, 63-400 Ostrow Wielkopolski;
- 66) Aeroklub Podhalański z siedzibą w Łososinie Dolnej, Lotnisko Łososina Dolna, 33-314 Łososina Dolna;
- 67) Aeroklub Wrocławski im. Płk. pil. Bolesława Orlińskiego – Oddział Aeroklubu Polskiego, ul. Grabiszyńska 57, 53-503 Wrocław;
- 68) Aeroklub Ziemi Lubuskiej, Przylep - Skokowa 18, 66-015 Zielona Góra;
- 69) Aeroklub Ziemi Mazowieckiej, ul. Bielska 60, 09-400 Płock;
- 70) Agro Piast Usługi Agrolotnicze, ul. Porębska 141, 54-046 Wrocław;
- 71) Aircom Sp. z o.o., ul. Mokotowska 15A/4, 00-640 Warszawa;
- 72) Andrzej Szymański „LARS”, ul. Człuchowska 12, 60-324 Niepruszewo;
- 73) Lima Sp. z o.o., ul. Ostrowite 37, 87-400 Golub-Dobrzyń;
- 74) MGGP Aero Sp. z o.o., ul. Kaczkowskiego 6, 33-100 Tarnów;
- 75) Normal – Piotr Jafern timer, ul. Cieszyńska 319, 43-300 Bielsko Biała;
- 76) Skyvan-service sp. komandytowa Piotr Wojciech Jafern timer, Łanowa 12, 97-300 Piotrków Trybunalski;
- 77) Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Linii Lotniczych RP, ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 00-906 Warszawa;
- 78) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego PLL LOT S.A., ul. Komitetu Obrony Robotników 39/121, 00-906 Warszawa;
- 79) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych, ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 00-906 Warszawa;
- 80) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych, ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 00-906 Warszawa;
- 81) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A., ul. Komitetu Obrony Robotników 39/202, 00-906 Warszawa;
- 82) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
- 83) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 84) Forum Związków Zawodowych, ul. Juliana Smulikowskiego 6/8, 00-389 Warszawa;
- 85) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
- 86) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Klonowa 6, 00-591 Warszawa;
- 87) Business Centre Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 88) Związek Rzemiosła Polskiego, ul. Miodowa 14, 00-246 Warszawa;
- 89) Poczta Polska S.A., ul. Rakowiecka 26, 00-940 Warszawa;
- 90) Polska Agencja Żegluga Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 91) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe Heliseco Sp. z o.o., ul. Lotnisko Warszawa-Babice, ul. Gen. Bryg. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 92) Arkadiusz Iwański oraz Arkadiusz Wiśniewski prowadzący działalność gospodarczą w formie spółki cywilnej pod nazwą „HiFly”, ul. Mickiewicza 12, 87-820 Kowal;
- 93) Helicopter.pl S.A., ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
- 94) Husair Sp. z o.o., ul. Księżycowa 3, hangar 11, 01-935 Warszawa;
- 95) Sky Adventure Sp. z o.o., pl. Grunwaldzki 4A/3, 40-127 Katowice;
- 96) PW Romi Roman Wodziszawski, Ciemiętniki 44, 29-120 Kluczewsko;
- 97) HiFlyer Polska Sp. z o.o., ul. Wodna 28/5, 30-719 Kraków;
- 98) BB Building Business Marina Fijolek dba „BB Aero”, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;
- 99) Smart Aero Solutions Sp. z o.o., ul. Leona Berensona 12c/3, 02-287 Warszawa;
- 100) FCB Dariusz Brzozowski, ul. Zwierzyniecka 11/25, 15-312 Białystok;
- 101) Naprzód Sp. z o.o., ul. Raciborska 144B, 44-280 Rydułtowy;
- 102) „GROM CARGO SERWIS” Przedsiębiorstwo Usługowe Wojciech Gromadzki, ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 103) Firma Handlowa Oriental Krzysztof Waliłko, ul. Danka 5/41, 31-229 Kraków;
- 104) Smart Jet Sp. z o.o., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;

- 105) Targor-Truck Sp. z o.o., dba „Targor Travel”, Ławy 97, 07-411 Rzekuń;
- 106) Piotr Bobula Lotnicza Bobulandia, ul. Rynek 2, 38-600 Lesko;
- 107) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;
- 108) Mazur-Sky Anna Barbara Tańska, ul. Młynowa 5d/13, 11-700 Mrągowo;
- 109) Balloon Expedition Izabela Borkowska Barnaś, ul. Ubocze 300, 59-620 Gryfów Śląski;
- 110) Aeroklub Krakowski, al. Jana Pawła II 17, 30-969 Kraków;
- 111) Zakład Reklamy Powietrznej pil. ins. Krzysztof Rękas, ul. Żeromskiego 9, 33-100 Tarnów;
- 112) Aeroklub Opolski im. Lotników Powstania Warszawskiego, Polska Nowa Wieś – Lotnisko, 46-070 Komprachcice;
- 113) Aeroklub Śląski, ul. Lotnisko Muchowiec, 40-271 Katowice;
- 114) Lotnicza Agencja Reklamowa Paraplan Agnieszka Sulewska, ul. Irysów 6, 75-813 Koszalin;
- 115) Aeroklub Bielsko-Bialski, ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała;
- 116) Fly Squad Andrzej Ćwikła, ul. Zachodnia 32/7, 15-345 Białystok;
- 117) Cumulus, al. Odrodzenia 37, 82-300 Elbląg;
- 118) Wingstore Zofia Kiebała, ul. Wincentego Pola 35A, 58-500 Jelenia Góra;
- 119) Politechnika Rzeszowska, Ośrodek Kształcenia Lotniczego, Jasionka 915, 36-001 Trzebownisko;
- 120) Magellan Pro-Service Sp. z o.o., al. Solidarności 36, 25-323 Kielce;
- 121) Agata S.A., al. Roździeńskiego 93, 40-203 Katowice;
- 122) Sat Film Sp. z o.o. i Wspólnicy Sp. k., ul. Hutnicza 20, 87-800 Włocławek;
- 123) VTS Sp. z o.o., al. Grunwaldzka 472A, 80-309 Gdańsk.

Konsultacje publiczne ww. projektu trwały 30 dni. Treść uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych ww. projektu oraz stanowisko projektodawcy do tych uwag zostały przedstawione w zestawieniu uwag z konsultacji publicznych, które zostało udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Mając na uwadze, że treść projektu ustawy o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (UD121) jest w znacznej mierze zbieżna z treścią projektu ustawy o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (UD7), zrezygnowano z przeprowadzenia konsultacji publicznych projektu ustawy o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (UD121).

6. Wpływ na sektor finansów publicznych												
(ceny stałe z 2020 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	0,86	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	5,46
budżet państwa	0,86	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	5,46
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0
Wydatki ogółem	0,14	0,35	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	3,91
budżet państwa	0,14	0,35	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	3,91
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0
Saldo ogółem	0,72	0,11	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	1,55
budżet państwa	0,72	0,11	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	1,55
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0
Źródła finansowania	Budżet państwa. Skutki regulacji sfinansowane zostaną w ramach części 39 budżetu państwa – Transport, zwiększonej o kwoty wskazane w art. 52 projektowanej ustawy.											

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Budżet państwa zasili dochód z opłat i kar pieniężnych pobieranych w związku z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną. Zarówno opłaty, jak i kary pieniężne, zostały w projekcie uregulowane w sposób kompleksowy (wysokość opłat jest adekwatna do nakładu pracy związanej z wykonywaniem czynności administracyjnych i korzyści odnoszonych przez wnioskującego po uzyskaniu wnioskowanego uprawnienia, zatwierdzenia itp., a wysokość kar pieniężnych – do naruszenia). Wpływy z tytułu kar pieniężnych w poprzednich latach 2014–2020 to: w 2014 r. 30 000 zł, w 2016 r. 20 000 zł, w 2017 r. 30 000 zł, jednak były to kary nałożone za brak posiadania certyfikatu agenta obsługi naziemnej (AHAC), a nie za niewłaściwy transport materiałów niebezpiecznych. Prognozowana ogólna kwota z tytułu kar pieniężnych w obszarze transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną po wejściu w życie projektowanych przepisów została przewidziana na poziomie **5000 zł**. Założenia takie poczynione zostały w oparciu o obserwacje występujących na rynku „niedociągnięć” w działalności podmiotów. Należy jednocześnie zwrócić uwagę, że w stosunku do dotychczasowych rozwiązań, dopiero w niniejszym projekcie ustanowiono kompleksowy system kar pieniężnych w celu wyegzekwowania przestrzegania przepisów, więc należy spodziewać się, że wysokość dochodów z tytułu tych kar będzie nawet wyższa (dotychczas niezagrożone sankcją finansową naruszenia przepisów przez podmioty po wejściu w życie projektowanej ustawy spotkają się z reakcją finansową). Z drugiej strony należy podkreślić, że wprowadzone kary pieniężne nie mają stanowić w pierwszej kolejności źródła wpływów do budżetu państwa, lecz funkcjonować w charakterze prewencyjnym, wpływając na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa.

Wpływy z opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa ULC w związku z udzieleniem zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 1 projektu ustawy (opłata, o której mowa w art. 42 ust. 2 projektu ustawy), oszacowano w wysokości **60 000 zł** rocznie, przy założeniu, że o udzielenie takiego zatwierdzenia będzie występował rocznie wyłącznie jeden podmiot i zatwierdzenie będzie udzielane na czas nieokreślony.

Wpływy z opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa ULC w związku z udzieleniem odstępstwa, o którym mowa w art. 5 pkt 2 projektu ustawy (opłata, o której mowa w art. 42 ust. 3 projektu ustawy), zmaleją. W 2020 r. opłata za udzielenie odstępstwa wynosiła 11 095 zł. W projektowanej ustawie opłata ta wynosi 6000 zł. W roku 2018 udzielono 15 odstępstw, co przełożyło się na kwotę 156 960 zł (15 x 10 464 zł) wpływów, w roku 2019 udzielono 20 odstępstw co przełożyło się na kwotę 216 900 zł (20 x 10 845 zł), w roku 2020 ze względu na pandemię COVID-19 udzielono tylko 10 odstępstw co przełożyło się na kwotę 110 950 zł. Ze względu na brzmienie art. 42 ust. 7 projektu ustawy, wskazujące na brak pobierania opłaty za udzielenie odstępstwa dla lotów realizowanych na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, można założyć, że po wejściu w życie omawianej regulacji wpływy z tytułu rozpatrzenia wniosków o udzielenie odstępstwa wyniosą **30 000 zł** rocznie przy średnio 5 wnioskach. Zdecydowano się na zmniejszenie opłaty za udzielenie odstępstwa, ponieważ w obecnej wysokości jest ona niewspółmierna do wysokości opłat za tą samą czynność w innych europejskich państwach, co często było podnoszone przez środowisko.

Opłata za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa ULC w związku z wpisem do wykazu nadawców, o którym mowa w art. 18 ust. 1 projektu ustawy (opłata, o której mowa w art. 42 ust. 4 projektu ustawy), będzie uiszczana przez wszystkie podmioty nadające materiały niebezpieczne drogą powietrzną. Szacuje się, że w Polsce jest ok. 14 000 takich podmiotów. Przy założeniu, że nie wszyscy będą ubiegali się o wpis do wykazu nadawców bezpośrednio po wejściu w życie nowych regulacji, w pierwszym roku obowiązywania ustawy przewiduje się wpływy z tego tytułu w wysokości co najmniej **700 000 zł** (przy założeniu 2000 nadawców x 350 zł). W kolejnych latach wpływy szacuje się na ok. **350 000 zł** w skali roku (przy założeniu ok. 1000 nadawców x 350 zł).

Założono szacunkowe wpływy w wysokości **1200 zł** rocznie z opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa ULC w związku z udzieleniem zatwierdzenia, o którym mowa w art. 19 ust. 2 projektu ustawy, tj. zatwierdzenia procedur, sposobów oraz metod opracowywanych przez wyznaczonego operatora pocztowego (opłata, o której mowa w art. 42 ust. 5 projektu ustawy).

Wpływy z opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa ULC w związku z udzieleniem zatwierdzenia instruktora, o którym mowa w art. 22 ust. 1 projektu ustawy (opłata, o której mowa w art. 42 ust. 6 projektu ustawy), są spodziewane w wysokości większej niż dotychczas. Zatwierdzeniu będą podlegały wszystkie osoby prowadzące szkolenia z zakresu bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną – szacuje się, że w Polsce jest 100–150 takich osób, co w pierwszym roku przełoży się na wpływy w wysokości co najmniej **60 000 zł**. W kolejnych latach

wpływy szacuje się na ok. **12 000 zł** w skali roku.

Wpływy z opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki w związku z udzieleniem zatwierdzenia, o którym mowa w art. 5 pkt 3 projektu ustawy (opłata, o której mowa w art. 43 ust. 2 projektu ustawy), szacuje się na **6000 zł** rocznie, przy założeniu, że o udzielenie takiego zatwierdzenia będzie występował rocznie wyłącznie jeden podmiot i zatwierdzenie będzie udzielane na okres 30 dni.

Na podstawie powyższych założeń łączne wpływy do budżetu państwa z tytułu wszystkich opłat i kar szacuje się na **862 200 zł** w pierwszym roku obowiązywania ustawy i **464 200 zł** w kolejnych latach jej obowiązywania.

W 2015 r., na początku prac nad projektem ustawy, założono, że zatwierdzeniu będą podlegały wszystkie osoby prowadzące szkolenia z zakresu bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (szacunkowo ok. 100 instruktorów), wszyscy nadawcy materiałów niebezpiecznych – ok. 1000 podmiotów (m.in.: magazyny cargo, firmy spedytorskie, producenci materiałów niebezpiecznych). Po ponownej weryfikacji w nadzorowanych obecnie podmiotach (agenci AHAC posiadający magazyny cargo obsługujące przesyłki lotnicze) stwierdzono znaczny wzrost podmiotów, które po raz pierwszy zostaną objęte nadzorem Prezesa ULC po wejściu w życie projektowanej ustawy, czyli: osoby prowadzące szkolenia z zakresu bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (szacunkowo 100–150 instruktorów), wszyscy nadawcy materiałów niebezpiecznych – ok. 14 000 podmiotów (m.in.: magazyny cargo, firmy spedytorskie, producenci materiałów niebezpiecznych).

Agent Obsługi Naziemnej posiadający certyfikat AHAC	Liczba obsługiwanych podmiotów nadających lotnicze przesyłki cargo
AIRNET Service Sp. z o.o. (Warszawa)	8
„GROM CARGO SERWIS” Przedsiębiorstwo Usługowe Wojciech Gromadzki (Poznań)	25
Lotniczy Dworzec Towarowy Wrocław Sp. z o.o.	70
LS Airport Services S.A. (Warszawa, Katowice)	7350 (147 spedytorów – każdy posiada od 50 do 100 nadawców)
Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	0 (brak przewozów w czasie pandemii COVID-19)
Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.	15
Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.	730
Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka Sp. z o.o.	29
Welcome Airport Services Sp. z o.o. (Warszawa, Kraków, Szczecin)	5750 (115 spedytorów – każdy posiada od ok. 50 do 100 nadawców, wyjątkiem jest UPS, który posiada kilka tysięcy nadawców)
Warmia i Mazury Sp. z o.o. (Szymany)	0 (brak przewozów w czasie pandemii COVID-19)

Zadania Prezesa ULC

Liczba czynności	Liczba godzin na jedną czynność	Liczba godzin w roku	Opis
------------------	---------------------------------	----------------------	------

1	Przyjęcie i analiza pakietu wniosków/zgłoszeń (instruktorzy, nadawcy, odstępstwa, zatwierdzenia)	5000	4	20 000	Szacowane 14 000 podmiotów – przy założeniu, że w pierwszym roku będzie to ok. 5000
2	Wezwanie do uzupełnienia braków	100	0,5	50	
3	Powiadomienie o rozstrzygnięciu sprawy	5000	1	5000	
4	Prowadzenie i aktualizowanie wykazu instruktorów i wykazu nadawców	5000	0,25	1250	
5	Inne decyzje, opinie, korespondencja, analiza zdarzeń lotniczych z materiałami niebezpiecznymi	100	2	200	
6	Kontrole	20	32	640	
<u>Roczna pracochłonność</u>				<u>27 140</u>	

Analiza pracochłonności w zakresie nowych zadań Prezesa ULC:

Założenia

Liczba dni roboczych w roku **252**

Liczba godzin poświęcanych przez 1 pracownika swoim zadaniom w dniu roboczym **7**

Liczba dni urlopowych 1 pracownika w roku **26**

Liczba dni chorobowych 1 pracownika w roku **10**

Liczba dni szkoleniowych 1 pracownika w roku **7**

Liczba roboczogodzin oferowanych w roku przez 1 pracownika **1463**

Roczna pracochłonność zadań obszaru (wg wykazu) **27 140**

Wyliczona liczba personelu 18,55

Minimalna liczba etatów personelu **19,00**

Analiza pracochłonności nowych zadań dla wdrożenia wszystkich przepisów projektowanej ustawy oraz procedowania postępowań zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.) wskazuje, że ich realizacja będzie wymagała zatrudnienia w ULC 19 pracowników. Jednakże, biorąc pod uwagę obciążenie budżetu państwa, Prezes ULC w pierwszym roku obowiązywania ustawy będzie starał się wypełnić obowiązki przy zatrudnieniu jedynie 3 dodatkowych osób.

Przy wzrastającej liczbie podmiotów (nadawców, instruktorów i agentów) zatrudnienie może nie być jednak wystarczające, aby w pełni realizować postanowienia dotyczące kontroli podmiotów

objętych nadzorem zgodnie z przepisami projektowanej ustawy. Docelowo więc należy liczyć się z potrzebą zwiększenia zatrudnienia w tym obszarze.

Obciążenia dla budżetu państwa wynikają więc z kosztów zwiększenia zatrudnienia o 3 etaty dla komórki organizacyjnej do spraw materiałów niebezpiecznych w ULC, związanego z nałożeniem na Prezesa ULC nowych zadań. Obecne zasoby kadrowe ULC nie pozwalają na efektywną realizację nowych zadań wynikających z przepisów projektowanej ustawy.

Kalkulacja wynagrodzeń wraz z pochodnymi dla 3 etatów w korpusie służby cywilnej (KSC) została dokonana w oparciu o sprawozdanie o zatrudnieniu i wynagrodzeniach Rb-70, zwane dalej „sprawozdaniem Rb-70”, za III kwartał 2021 r. (bez uwzględnienia wynagrodzeń z budżetu państwa i budżetu środków europejskich na realizację projektów unijnych) i kształtuje się następująco:

Dane na podstawie sprawozdania Rb-70 za III kwartał 2021 r. (bez wynagrodzeń w ramach projektów POPC „7” i „9”)		Etaty KSC – przeciętne zatrudnienie wg Rb-70 za III kwartał 2021 r.	Wynagrodzenia KSC wg Rb-70 za III kwartał 2021 r.	Średnie wynagrodzenie na 1 etat wg Rb-70 za III kwartał 2021 r.	Wynagrodzenia dla 3 etatów KSC w skali 5 m-cy (rok pierwszy)
wynagrodzenia osobowe KSC – wykonanie III kwartał 2021 r.	§ 4020	347,56	25 192 782,71 zł	8053,86 zł	120 807,90 zł
składki na ubezpieczenie społeczne – pracodawca (17,19%)	§ 4110				20 766,88 zł
składki na Fundusz Pracy – pracodawca (2,45%)	§ 4120				2 959,79 zł
Koszt wynagrodzeń osobowych dla 3 etatów KSC i pochodne w 5 miesiącach pierwszego roku / bez DWR					144 534,57 zł

Dane na podstawie sprawozdania Rb-70 za III kwartał 2021 r. (bez wynagrodzeń w ramach projektów POPC „7” i „9”)		Etaty KSC – przeciętne zatrudnienie wg Rb-70 za III kwartał 2021 r.	Wynagrodzenia KSC wg Rb-70 za III kwartał 2021 r.	Średnie wynagrodzenie na 1 etat wg Rb-70 za III kwartał 2021 r.	Wynagrodzenia dla 3 etatów KSC w skali 12 m-cy (rok drugi)
wynagrodzenia osobowe KSC – wykonanie III kwartał 2021 r.	§ 4020	347,56	25 192 782,71 zł	8053,86 zł	289 938,96 zł
składki na ubezpieczenie społeczne – pracodawca	§ 4110				49 840,51 zł

(17,19%)					
składki na Fundusz Pracy – pracodawca (2,45%)	§ 4120				7 103,50 zł
Koszt wynagrodzeń osobowych dla 3 etatów KSC i pochodne w 12 miesiącach drugiego roku / bez DWR z roku pierwszego					346 882,97 zł

Dane na podstawie sprawozdania Rb-70 za III kwartał 2021 r. (bez wynagrodzeń w ramach projektów POPC „7” i „9”)		Etaty KSC – przeciętne zatrudnienie wg Rb-70 za III kwartał 2021 r.	Wynagrodzenia KSC wg Rb-70 za III kwartał 2021 r.	Średnie wynagrodzenie na 1 etat wg Rb-70 za III kwartał 2021 r.	Wynagrodzenia dla 3 etatów KSC w skali 12 m-cy (rok trzeci i kolejne)
wynagrodzenia osobowe KSC – wykonanie III kwartał 2021 r.	§ 4020	347,56	25 192 782,71 zł	8053,86 zł	289 938,96 zł
dodatkowe wynagrodzenie roczne (8,5% od § 4020 z drugiego roku)	§ 4040				24 644,81 zł
składki na ubezpieczenie społeczne – pracodawca (17,19%)	§ 4110				54 076,95 zł
składki na Fundusz Pracy – pracodawca (2,45%)	§ 4120				7 707,30 zł
Koszt wynagrodzeń osobowych z DWR dla 3 etatów KSC i pochodne w 12 miesiącach od trzeciego roku i lata następne / z DWR z 12 m-cy roku drugiego					376 368,02 zł

Skutki z tytułu dodatkowego wynagrodzenia rocznego (DWR) zostały naliczone, począwszy od drugiego roku 10 letniej perspektywy regulacyjnej (po roku „0” i po roku „1”). Takie założenie pozostaje w zgodzie z przepisami ustawy z dnia 12 grudnia 1997 r. o dodatkowym wynagrodzeniu rocznym dla pracowników jednostek sfery budżetowej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1872), w myśl których pracownik nabywa prawo do wynagrodzenia rocznego w pełnej wysokości po przepracowaniu u danego pracodawcy całego roku kalendarzowego, a pracownik, który nie przepracował całego roku kalendarzowego, nabywa prawo do wynagrodzenia rocznego w wysokości proporcjonalnej do okresu przepracowanego, pod warunkiem że okres ten wynosi co najmniej 6 miesięcy.

Sprawozdanie Rb-70 jest sporządzane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 11 stycznia 2022 r. w sprawie sprawozdawczości budżetowej (Dz. U. poz. 144), gdzie określone zostały zasady jego sporządzania. Zarówno w kolumnie 10 „Przeciętne wykonanie w okresie

sprawozdawczym”, jak i w kolumnie 11 „Stan na koniec okresu sprawozdawczego” sprawozdania Rb-70, wykazuje się liczbę zatrudnionych, w przeliczeniu na pełnozatrudnionych, ale do stanu zatrudnionych nie wlicza się osób, które nie otrzymują za dany okres wynagrodzenia od zakładu pracy, np. osób będących na urloпах bezpłatnych, wychowawczych, zasiłkach chorobowych, macierzyńskich czy opiekuńczych. O ile sprawozdanie Rb-70 może stanowić podstawę do kalkulacji wynagrodzeń dla dodatkowych etatów, o tyle dane dotyczące etatów zawarte w tym sprawozdaniu nie mogą stanowić podstawy do oceny stopnia wykorzystania (zaangażowania) planu zatrudnienia w jednostce budżetowej. Istotą sprawozdania Rb-70 jest dostarczanie danych na temat wynagrodzeń wypłacanych ze środków pracodawcy, a zatem nie są uwzględniane etaty, dla których wypłaty świadczeń są finansowane ze środków Zakładu Ubezpieczeń Społecznych i nie obciążają funduszu wynagrodzeń osobowych. Osoba przebywająca na długotrwałym zwolnieniu chorobowym czy urlopie macierzyńskim nadal pozostaje w stosunku zatrudnienia i niewykazywanie etatu takiej osoby w sprawozdaniu Rb-70 ma charakter przejściowy. Nie oznacza to jednak posiadania z tego tytułu wakatu, gdyż etat i środki muszą być zaangażowane/zablokowane do powrotu takiej osoby do pracy. Tym samym informacje o zatrudnieniu prezentowane w sprawozdaniach Rb-70 nie mogą stanowić podstawy do oceny stopnia wykorzystania (zaangażowania) planu zatrudnienia w jednostce budżetowej.

Wydatki budżetu państwa stanowiące skutek finansowy zwiększenia zatrudnienia w ULC od dnia 1 sierpnia 2022 r. o 3 etaty zostaną pokryte z części 39 – Transport, zwiększonej o kwoty wskazane w art. 52 projektowanej ustawy.

W przypadku niezabezpieczenia w ustawie budżetowej na 2022 r. środków na ten cel sfinansowanie kosztów zwiększenia zatrudnienia w ULC w 2022 r. nastąpi w ramach rezerwy celowej budżetu państwa na zwiększenie w części 39 – Transport.

Obciążenia dla budżetu państwa w odniesieniu do obowiązków nałożonych na Państwową Agencję Atomistyki – w związku z udzielaniem przez nią zatwierdzeń, kształtują się, jak poniżej.

Wydatki te zostaną sfinansowane w ramach dotychczasowego limitu wydatków części 68 – Państwowa Agencja Atomistyki (brak konieczności zwiększenia limitu).

Ceny stałe z 2015 r.	Wydatki miesięczne	Wydatki jednorazowe
wynagrodzenie brutto	6300,00	
składka emerytalna – 9,76% (od kwoty brutto)	614,88	
składka rentowa – 6,50% (od kwoty brutto)	409,50	
składka wypadkowa – 1,93% (od kwoty brutto)	121,59	
składka na FP – 2,45% (od kwoty brutto)	154,35	
składka na FGŚP – 0,10% (od kwoty brutto)	6,30	
składka na FEP – 1,50% (od kwoty brutto)	94,50	

koszt utrzymania miejsca pracy	1401,12	
zestaw komputerowy		3000,00
biurko		1000,00
krzesło		200,00
lampka		50,00
koszt zorganizowania miejsca pracy		4250,00
wynajem powierzchni biurowej (17,5 EUR/m ² x 4,3 m ²)	75,25 EUR	
Razem	8013,41	4250,00

Rok	Dynamika realna wynagrodzenia brutto w GN	Kurs walutowy PLN/EUR (średni)	CPI-dynamika średnioroczna	Wydatki roczne na jedną osobę	Wydatki jednoosobowe na jedną osobę	Wydatki łączne na jedną osobę	Liczba osób	Wydatki łączne
2022	1,021	3,79	1,025	97 509	4356	101 865	1	101 865
2023	1,028	3,79	1,025	98 038		98 038	1	98 038
2024	1,031	3,79	1,025	98 265		98 265	1	98 265
2025	1,032	3,79	1,025	98 341		98 341	1	98 341
2026	1,034	3,79	1,025	98 492		98 492	1	98 492
2027	1,033	3,79	1,025	98 416		98 416	1	98 416
2028	1,033	3,79	1,025	98 416		98 416	1	98 416
2029	1,033	3,79	1,025	98 416		98 416	1	98 416
2030	1,033	3,79	1,025	98 416		98 416	1	98 416
2031	1,033	3,79	1,025	98 416		98 416	1	98 416
2032	1,033	3,79	1,025	98 416		98 416	1	98 416
Razem	11,344	41,69						1 085 498

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodziny, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2020 r.)	duże przedsiębiorstwa	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	1,76
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0,76	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	4,36
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Zapewnienie podmiotom kompleksowych i klarownych zasad, wymagań, obowiązków, ograniczeń w obszarze wykonywania transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, zapewnienie podmiotom możliwości kalkulacji						

		przez nie potencjalnych kosztów ich działalności w zależności od ich potrzeb w danej kategorii.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Zapewnienie podmiotom kompleksowych i klarownych zasad, wymagań, obowiązków, ograniczeń w obszarze wykonywania transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, zapewnienie podmiotom możliwości kalkulacji przez nie potencjalnych kosztów ich działalności w zależności od ich potrzeb w danej kategorii.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.
Niemierzalne	Obywatele i przedsiębiorstwa	Ustanowienie i wdrożenie skutecznego nadzoru nad transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną zapewni wysoki poziom bezpieczeństwa obywateli i przedsiębiorstw oraz ograniczy możliwość wystąpienia incydentów z materiałami niebezpiecznymi i wypadków z materiałami niebezpiecznymi. Przyczyni się również do ograniczenia negatywnego wpływu incydentów i wypadków związanych z transportem materiałów niebezpiecznych na środowisko naturalne oraz zdrowie obywateli (ograniczenia niekontrolowanego rozprzestrzeniania się materiałów niebezpiecznych, takich jak: substancje trujące i zakaźne, gazy, ciecze palne, substancje żrące oraz materiały radioaktywne). W dalszym ciągu będą istnieć koszty odnoszące się do osób wymagających szkolenia w zakresie bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną. W zależności od potrzeb danego podmiotu, liczby osób skierowanych na szkolenie, koszty te będą różne i trudno je aktualnie oszacować.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu projektowanej ustawy na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych i osób starszych.
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input checked="" type="checkbox"/> inne: <ul style="list-style-type: none"> – poszerzenie podmiotowego i przedmiotowego zakresu regulacji, – obowiązek zapoznania się przez adresatów projektowanych regulacji z Instrukcjami Technicznymi w ich oryginalnym brzmieniu.
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

Wejście w życie projektowanej ustawy pozwoli na systemowe uporządkowanie przedmiotowej materii i przyczyni się do precyzyjności przepisów. Jednolitość regulacji polegająca na unormowaniu transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną jednym aktem prawnym o randze ustawy będzie stanowić ułatwienie zarówno dla organów, jak i dla podmiotów zaangażowanych w ten transport. Adresaci norm prawnych nie będą zmuszeni, jak obecnie, poszukiwać właściwych przepisów pośród całego katalogu aktów prawnych, z których każdy dotyczy regulowanej materii jedynie w ograniczonym zakresie. Podmioty nie będą zmuszone do poszukiwania możliwości wysyłki materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną w innych krajach Unii Europejskiej. W efekcie nastąpi usprawnienie procedur i ułatwienie prowadzenia działalności związanej z transportem materiałów niebezpiecznych.

Projektowana ustawa co do zasady nie zakłada zwiększenia procedur dla podmiotów zaangażowanych w transport materiałów niebezpiecznych – jest zgodna z zapisami Instrukcji Technicznych i nakłada obowiązek ich stosowania. Wyjątkiem w tym zakresie jest wprowadzenie niewynikającego z Załącznika 18 obowiązku posiadania planu ochrony

materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka, obowiązku uzyskania zatwierdzenia instruktora przez osoby prowadzące szkolenia z zakresu bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, a także obowiązku uzyskania wpisu do wykazu nadawców.

Na Prezesa ULC zostanie nałożony obowiązek wdrożenia nowych procedur: udzielania zatwierdzeń na transport drogą powietrzną materiałów niebezpiecznych, wydawania zatwierdzeń instruktorów oraz prowadzenia wykazów nadawców i instruktorów (i tego dotyczy zmiana obciążeń regulacyjnych zaznaczona wyżej).

Zgodnie z projektowaną ustawą Prezes ULC będzie udzielał albo odmawiał udzielenia zatwierdzenia na transport drogą powietrzną materiałów niebezpiecznych w terminie 30 dni od dnia otrzymania kompletnego wniosku. W ramach weryfikacji wniosku o udzielenie zatwierdzenia Prezes ULC, kierując się koniecznością zapewnienia bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych, będzie miał możliwość żądania dodatkowych danych i dokumentów, potwierdzających, że podmiot spełnia warunki transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, określone w Załączniku 18 oraz Instrukcjach Technicznych, niezbędne dla udzielenia wnioskowanego zatwierdzenia.

Nowym rozwiązaniem przewidzianym w projektowanej ustawie jest także zatwierdzanie przez Prezesa ULC instruktorów uprawnionych do prowadzenia szkoleń z zakresu bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.

Ponadto przewidziano nowy obowiązek dla Prezesa ULC do prowadzenia wykazu nadawców oraz wykazu zatwierdzonych instruktorów. Dane będą publikowane, bowiem wchodzi w zakres danego wykazu (wykazu nadawców i wykazu instruktorów). Publikacja danych każdego wykazu zawiera walor informacyjny dla podmiotów zewnętrznych chcących nadać materiały niebezpieczne albo odbyć szkolenie z zakresu tematyki bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.

Wskazane wyżej procedury są nowe i zostaną wprowadzone w wyniku wejścia w życie projektowanej ustawy.

W wyniku wejścia w życie projektowanej ustawy:

- nastąpi zwiększenie liczby podmiotów nadzorowanych przez Prezesa ULC o wszystkie podmioty wskazane w Załączniku 18, określone jako „operatorzy”, do których zalicza się m.in. przewoźników i operatorów lotniczych, agentów obsługi naziemnej oraz wyznaczonych operatorów pocztowych,
- nastąpi nałożenie obowiązków na nadawców (m.in. spedytorów) przesyłek, zawierających materiały niebezpieczne,
- unormowana zostanie problematyka szkoleń osób biorących udział w transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, w tym na grunt prawa krajowego zostanie wprowadzony obowiązek odbycia szkolenia przez osoby biorące udział w transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, w tym grupy osób odpowiedzialnych za prześwietlanie bagaży w portach lotniczych (pracowników firm świadczących usługi z zakresu ochrony), zgodnie z wymaganiami Załącznika 18, jak również doprecyzowane zostaną wymagania dotyczące instruktorów oraz czasu trwania szkolenia,
- uregulowany zostanie zakres i sposób sprawowania nadzoru i kontroli nad transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną oraz nad podmiotami zaangażowanymi w ten transport,
- przeprowadzane będą kontrole przez upoważnionych przez Prezesa ULC podległych mu pracowników oraz przez osoby spoza ULC będące do tej czynności upoważnione przez Prezesa ULC,
- nakładane będą kary pieniężne za naruszenia przepisów dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną określone w katalogu ujętym w załączniku do projektowanej ustawy.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie dotyczy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input checked="" type="checkbox"/> inne: poziom bezpieczeństwa	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
---	---	--

Omówienie wpływu	Ustanowienie i wdrożenie skutecznego nadzoru nad transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną zapewni wysoki poziom bezpieczeństwa obywateli i przedsiębiorstw oraz ograniczy możliwość wystąpienia incydentów z materiałami niebezpiecznymi i wypadków z materiałami niebezpiecznymi. Przyczyni się również do ograniczenia negatywnego wpływu incydentów i wypadków związanych z transportem materiałów niebezpiecznych na środowisko naturalne oraz zdrowie obywateli (ograniczenia niekontrolowanego rozprzestrzeniania się materiałów niebezpiecznych, takich jak: substancje trujące i zakaźne, gazy, ciecze palne, substancje żrące oraz materiały radioaktywne).
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Od dnia, w którym wejdą w życie przepisy projektowanej ustawy, z uwzględnieniem przepisów przejściowych.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Projektowana ustawa ma zapewnić zgodność przepisów krajowych z przepisami międzynarodowymi, w tym przepisami Unii

Europejskiej. Spodziewane jest, że wejście w życie projektowanych przepisów spowoduje, że personel zaangażowany w obsługę materiałów niebezpiecznych będzie szkoleny przez wykwalifikowanych instruktorów będących pod ciągłym nadzorem Prezesa ULC – w konsekwencji zostaną podniesione kwalifikacje personelu oraz jego świadomość, co wpłynie pozytywnie na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

projektu ustawy o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (UD7)

Projekt ustawy o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (w wersji z dnia 18 lipca 2016 r.) został przekazany do konsultacji publicznych przy piśmie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 29 lipca 2016 r. nr DL.II.0210.27.2015.EG.11 do następujących podmiotów:

- 1) Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczypospolitej Polskiej - LAF RP, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo;
- 2) PZL Warszawa-Okęcie, al. Krakowska 110/114, 00-971 Warszawa;
- 3) PZL Mielec ul. Wojska Polskiego 3, 39-300 Mielec;
- 4) Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe ul. Książycowa 5, 01-934 Warszawa;
- 5) General Aviation Services Sp. z o.o.; Góraszka, 05-462 Wiązowna;
- 6) PLL LOT S.A. ul. 17 Stycznia 43, 02-146 Warszawa;
- 7) SprintAir Cargo Sp. z o.o.; ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 8) Jet Story Sp. z o.o.; ul. 17 Stycznia 47, 02-146 Warszawa;
- 9) IBEX U.L. Sp. z o.o.; ul. Jana Kazimierza 11/4, 01-248 Warszawa;
- 10) Travel Service Polska Sp. z o.o.; ul. Gordona Benetta 2B, 02-159 Warszawa;
- 11) Adriana Aviation Sp. z o.o.; ul. Chełmińska 14 Kosowizna, 86-253 Kijewo Królewskie;
- 12) Stowarzyszenie Polskich Pilotów Komunikacyjnych POLALPA - ul. 17 Stycznia 39/119, 00-906 Warszawa;
- 13) Enter Air Sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 74, 02-146 Warszawa;
- 14) SprintAir S.A., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 15) Small Planet Airlines Sp. z o.o., ul. Krakowiaków 48, 02-255 Warszawa;
- 16) IATA Poland, ul. Skalbmierska 18 m. 5, 01-848 Warszawa;
- 17) BARIP Polska, ul. Mickiewicza 23 lok. 15, 01-517 Warszawa;
- 18) Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND, Al. Jerozolimskie 81 lok. 7.10, 02-001 Warszawa;
- 19) SALT AVIATION Sp. z o.o. ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 20) Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej; Lotnisko Kobylnica 3, 62-006 Kobylnica;
- 21) Aeroklub Warszawski; ul. Książycowa 1, 01-935 Warszawa;
- 22) PZL Świdnik S.A. Al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik;
- 23) Biernat s.j.; ul. Poznańska 3, 62-023 Gądky;
- 24) Aeroklub Pomorski, ul. Pułku Lotniczego 17, 87-100 Toruń;
- 25) Royal Star Sp. z o.o. ul. Drogowców 7, 39-200 Dębica;
- 26) Aeroklub Nowy Targ, ul. Lotników 1, 34-400 Nowy Targ;
- 27) Aircraft Management and Consulting Sp. z o.o., ul. Ruchliwa 15, 02-182 Warszawa;
- 28) Pyrlandia Boogie Anna Beneturska, Giebni 25, 88-170 Pakość;
- 29) Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Linii Lotniczych RP; ul.17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 30) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 31) Port Lotniczy Poznań Ławica Sp. z o.o. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 32) Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. ul. Juliusza Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
- 33) Port Lotniczy Rzeszów - Jasionka Sp. z o.o. Jasionka 942, 36-002, Jasionka;
- 34) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. al. Korfantego 38 40-161 Katowice;

- 35) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. im. Ignacego Jana Paderewskiego, Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota;
- 36) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o. ul. Kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice;
- 37) Port Lotniczy Wrocław S.A. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
- 38) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” Zielona Góra Babimost, Skr. Poczтовая 4, 66-110 Babimost;
- 39) Mazowiecki port Lotniczy Warszawa – Modlin Sp z. o.o. ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 40) Port Lotniczy Lublin S.A. ul. Króla Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
- 41) Port Lotniczy Radom S.A. ul. Kaszubska 2, 26-600 Radom;
- 42) Warmia i Mazury Sp. z o.o. 12-100 Szczytno Szymany 150;
- 43) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp z o.o. ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- 44) Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp z .o.o. ul. Glewice 1a, 72-100 Goleniów;
- 45) DGM Polad Sp. z o.o., ul. Baletowa 8, 2-867 Warszawa;
- 46) SafeCargo Sp. z o.o., ul. Osmańska 5, 02-823 Warszawa;
- 47) DG Rudolf, ul. Krymska 2 lok. 52, 02-759 Warszawa;
- 48) AIRCARGO PROJECT Sp. z o. o., Budrysów 14, 04-119 Warszawa;
- 49) Syntea S.A. ul. Wojciechowska 9a, III piętro, 20-704 Lublin;
- 50) BALTIC GROUND SERVICES Sp. z o.o. ul. 17 Stycznia 45B, 02-146 Warszawa;
- 51) LOTOS Air BP Polska Sp z o.o. ul. Elbląska 135, 80-718 Gdańsk;
- 52) LS Airport Services S.A, ul. Wirażowa 35, 02-158 Warszawa;
- 53) SPRINTAIR S.A. ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 54) LS Technics Sp. z o.o. ul. Wirażowa 35, 02-185 Warszawa;
- 55) Welcome Airport Services Sp. z o.o. ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 56) WRO-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o. Skarżyńskiego 36, 54-530, Wrocław;
- 57) LDT Wrocław Sp. z o.o. ul. Zarembowicza 40, 54-530 Wrocław;
- 58) Petrolot Sp. z o.o., ul. Gordona Benetta 2, 02-159 Warszawa (obecnie ORLEN AVIATION);
- 59) Aerogryf Aviation Sp. z o.o., ul. Przestrzenna 10, 70-800 Szczecin;
- 60) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 61) Aeroklub Białostocki, ul. Ciołkowskiego 2 15-602 Białystok;
- 62) Aeroklub Bydgoski, ul. Biedaszkowo 28d, 85-157 Bydgoszcz;
- 63) Aeroklub Gdański, ul. Powstańców Warszawy 36, 83-000 Pruszcz Gdański;
- 64) Aeroklub Kielecki, ul. Jana Pawła II 9, 26-001 Masłów;
- 65) Aeroklub Lubelski, Radawiec Duży 272A, 21-030 Motycz;
- 66) Aeroklub Ostrowski Lotnisko Michałków skr. poczt. 126, 63-400 Ostrów Wielkopolski;
- 67) Aeroklub Podhalański z siedziba w Łososinie Dolnej, Lotnisko Łososina Dolna, 33-314 Łososina Dolna;
- 68) Aeroklub Pomorski im. Gen. Pil. Stanisława Skalskiego, ul. 4 Pułku Lotniczego 17, 87-100 Toruń;
- 69) Aeroklub Wrocławski im. Płk. pil. Bolesława Orlińskiego – Oddział Aeroklubu Polskiego, ul. Grabiszyńska 57, 53-503 Wrocław;
- 70) Aeroklub Ziemi Lubuskiej, Przylep - Skokowa 18, 66-015 Zielona Góra;
- 71) Aeroklub Ziemi Mazowieckiej, ul. Bielska 60, 09-400 Płock;
- 72) Agro Piast Usługi Agrolotnicze, ul. Porębska 141, 54-046 Wrocław;
- 73) Aircom Sp. z o.o., ul. Mokotowska 15A/4 00-640 Warszawa;
- 74) Andrzej Szymański „LARS”, ul. Człuchowska 12,60-324 Niepruszewo;
- 75) Lima Sp. z o.o., ul. Ostrowite 37, 87-400 Golub-Dobrzyń;

- 76) MGGP Aero Sp. z o.o., ul. Kaczkowskiego 6, 33-100 Tarnów;
- 77) Normal – Piotr Jafernik, ul. Cieszyńska 319, 43-300 Bielsko Biała;
- 78) Skyvan-service sp. komandytowa Piotr Wojciech Jafernik Łanowa 12, Piotrków Trybunalski 97-300;
- 79) Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Linii Lotniczych RP; ul.17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 80) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego PLL LOT S.A.; ul. 17 Stycznia 39/121, 00-906 Warszawa;
- 81) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych; ul.17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 82) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych; ul.17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 83) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.; ul.17 Stycznia 39/202, 00-906 Warszawa;
- 84) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
- 85) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 86) Forum Związków Zawodowych, ul. Juliana Smulikowskiego 6/8, 00-389 Warszawa;
- 87) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03 - 973 Warszawa;
- 88) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Klonowa 6, 00-591 Warszawa;
- 89) Business Centre Club – Związek Pracodawców Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 90) Związek Rzemiosła Polskiego, ul. Miodowa 14, 00-246 Warszawa;
- 91) Poczta Polska S.A., ul. Rakowiecka 26, 00-940 Warszawa;
- 92) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 93) SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe ul. Księżycowa 5 01-934 Warszawa;
- 94) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe Heliseco Sp. z o.o. ul. Lotnisko Warszawa-Babice, ul. Gen. Bryg. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 95) Arkadiusz Iwański oraz Arkadiusz Wiśniewski prowadzący działalność gospodarczą w formie spółki cywilnej pod nazwą „HiFly” ul. Mickiewicza 12, 87-820 Kowal;
- 96) Helicopter.pl SA ul. Księżycowa 3 01-934 Warszawa;
- 97) Husair Sp. z o.o. ul. Księżycowa 3, hangar 11 01-935 Warszawa;
- 98) Sky Adventure Sp. z o.o. pl. Grunwaldzki 4A/3 40-127 Katowice;
- 99) PW Romi Roman Wodzisławski, Ciemiętniki 44, 29-120 Kluczewsko;
- 100) HiFlyer Polska Sp. z o.o. ul. Wodna 28/5 30-719 Kraków;
- 101) BB Building Business Marina Fijołek dba "BB Aero" ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;
- 102) Smart Aero Solutions Sp. z o.o. ul. Leona Berensona 12c/3 02-287 Warszawa;
- 103) FCB Dariusz Brzozowski ul. Zwierzyniecka 11/25, 15-312 Białystok;
- 104) Naprzód Sp. z o.o. ul. Raciborska 144B 44-280 Rydułtowy;
- 105) „GROM CARGO SERWIS” Przedsiębiorstwo Usługowe Wojciech Gromadzki, ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 106) Firma Handlowa Oriental Krzysztof Waliłko ul. Danką 5/41 31-229 Kraków;
- 107) Smart Jet Sp. z o.o. ul. gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 108) Targor-Truck Sp. z o.o. dba „Targor Travel” Ławy 97 07-411 Rzekuń;
- 109) Piotr Bobula Lotnicza Bobulandia ul. Rynek 2 38-600 Lesko;
- 110) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego ul. Żorska 332 44-200 Rybnik;
- 111) Mazur-Sky Anna Barbara Tańska ul. Młynowa 5d/13 11-700 Mrągowo;
- 112) Balloon Expedition Izabela Borkowska Barnaś ul. Ubocze 300 59-620 Gryfów Śląski;
- 113) Aeroklub Krakowski Al. Jana Pawła II 17 30-969 Kraków;

- 114) Zakład Reklamy Powietrznej pil. ins. Krzysztof Rękas ul. Żeromskiego 9 33-100 Tarnów;
- 115) Aeroklub Opolski im. Lotników Powstania Warszawskiego Polska Nowa Wieś - Lotnisko 46-070 Komprachcice;
- 116) Aeroklub Śląski ul. Lotnisko Muchowiec 40-271 Katowice;
- 117) Lotnicza Agencja Reklamowa Paraplan Agnieszka Sulewska ul. Irysów 6, 75-813 Koszalin;
- 118) Aeroklub Bielsko-Bialski ul. Cieszyńska 321 43-300 Bielsko-Biała;
- 119) Fly Squad Andrzej Ćwikła ul. Zachodnia 32/7 15-345 Białystok;
- 120) Cumulus al. Odrodzenia 37 82-300 Elbląg;
- 121) Wingstore Zofia Kiebała ul. Wincentego Pola 35A, 58-500 Jelenia Góra;
- 122) Politechnika Rzeszowska, Ośrodek Kształcenia Lotniczego, Jasionka 915, 36-001 Trzebownik;
- 123) Magellan Pro-Service Sp. z o.o. Aleja Solidarności 36, 25-323 Kielce;
- 124) Agata S.A. Aleja Roździeńskiego 93, 40-203 Katowice;
- 125) Sat Film Sp. z o.o. i Wspólnicy Sp. k., ul. Hutnicza 20, 87-800 Włocławek;
- 126) VTS Sp. z o.o., Al. Grunwaldzka 472A, 80-309 Gdańsk.

Zestawienie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych oraz stanowisko projektodawcy do tych uwag stanowi załącznik do niniejszego raportu.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz.U. z 2017 r. poz. 248).

Zestawienie uwag z konsultacji publicznych projektu ustawy o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (UD7)

LP.	Podmiot zgłaszający	PRZEPIS	TREŚĆ UWAGI	STANOWISKO
1.	PLL LOT S.A.	art. 15 pkt. 1) i 4	1) Sposób szczegółowości, zwłaszcza w przedmiocie odesłań do konkretnych punktów Instrukcji Technicznych spowoduje, że proponowana ustawa będzie musiała być często aktualizowana [np. art. 15 pkt. 1) i 4]. W naszej ocenie ustawa powinna ograniczać się wyłącznie do kwestii podstawowych i regulować zagadnienia nie podlegające częstym zmianom. Kwestie szczegółowe mogą zostać zamieszczone w wytycznych i instrukcjach, o których mowa w art. 21 ust. 2 pkt. 16 Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Zastanawia przy tym, dlaczego dla tak mocno uregulowanego przedmiotu ustawodawca przewidział formę ustawy, a nie rozporządzenia.	Uwzględniono. W treści projektu zastosowano odesłanie do Załącznika 18 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), zwana dalej „Konwencją Chicagowską”. Materię uregulowano w formie ustawy, ponieważ obejmuje kwestie ustawowe.
2.	PLL LOT S.A.	art. 2	2) Wydaje się, że zawarta w art. 2 pkt. 8) definicja „operatora lotniczego” nie jest konieczna, z uwagi na fakt uregulowania tego zagadnienia w kilku aktach prawa europejskiego (np. rozporządzenie 1008/2008, 216/2008) oraz w załącznikach do konwencji chicagowskiej (zwłaszcza w załączniku 18). Podobna uwaga dot. definicji „państwa pochodzenia”. Ponadto wątpliwości interpretacyjne nasuwają następujące definicje: a. „podwykonawca” - nie jest jasne, o jaki podmiot chodzi, tj. co kryje się pod pojęciem „zaangażowania”. Czy nie byłoby lepiej użyć wyrażenia „świadczy usługi” na rzecz lub w imieniu operatora lotniczego? b. Czy pod pojęciem „transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną” kryje się również przewóz dokonywany w wypełnieniu umowy o przewóz lotniczy? c. Czy w definicji „Instrukcji technicznych” nie należałoby raczej odwołać się do dokumentu źródłowego, zamieszczonego w Aneksie 18?	Nie uwzględniono. Definicja „operatora lotniczego” została wprowadzona w projekcie na potrzeby niniejszego aktu prawnego – tak jest rozumiana. Uwzględniono. Ad. a - Zmieniono brzmienie art. 2 pkt 10 Uwzględniono. Ad. b – Zmieniono brzmienie - art. 2 pkt 13 Uwzględniono. Ad. c – Zmieniono, ustawa odwołuje się do Załącznika 18 Konwencji Chicagowskiej
3.	PLL LOT S.A.	art. 6 ust. 1	3) W art. 6 ust. 1 pominięto SPA.DG z rozporządzenia 965/2012.	Nie uwzględniono. Zabieg celowy – chodzi o szerszy kontekst.
4.	PLL LOT S.A.	art. 14.3	4) Art. 14.3 - skoro w definicji „podwykonawcy” uwzględniony został podmiot zaangażowany w imieniu lub na rzecz podwykonawcy, to jaki „inny podmiot” jest rozumiany pod tym pojęciem.	Uwzględniono. Zmieniono brzmienie - art. 11 ust. 3
5.	PLL LOT S.A.	art. 18 ust. 1	5) Art. 18 ust. 1 - czy Prezes ULC prowadzi wykaz wszystkich nadawców? Pojęcie definicji nie ogranicza się tylko do określonej grupy nadawców?	Uwzględniono. Zmieniono brzmienie - art. 16 ust 1. Zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy, nadawcą z

				terytorium RP jako państwa pochodzenia zgodnie z Załącznikiem 18, jest osoba przeszkolona na zasadach określonych w ustawie.
6.	PLL LOT S.A.	art. 20 ust. 1	6) Art. 20 ust. 1 - co należy rozumieć pod pojęciem „sytuacji awaryjnych” uwzględnionym w pkt. 7)? Ponadto poza procedurą zatwierdzenia operatora pocztowego nie zostały przewidziane kompetencje dla Prezesa ULC do kontrolowania operatorów pocztowych. Czy zmiany do procedur, o których mowa w ust. 1 również podlegają zatwierdzeniu?	Częściowo uwzględniono. Do obowiązków operatora pocztowego należy opracowanie procedury na wypadek wystąpienia sytuacji awaryjnych rozumianych jako incydent z udziałem materiałów niebezpiecznych lub wypadek z udziałem materiałów niebezpiecznych z uwzględnieniem zasad określonych w rozdziale 7, w którym zawarto wymogi dotyczące kwestii zgłaszania wypadków, incydentów i zdarzeń z udziałem materiałów niebezpiecznych Zmiany procedur podlegają zatwierdzeniu. Zmieniono brzmienie - art. 14 ust. 1 pkt 5 Kompetencje Prezesa do kontrolowania operatorów pocztowych wynikają z art. 31 ust. 1
7.	PLL LOT S.A.	art. 22	7) Doc 9284 wskazuje, jakie osoby podlegają przeszkoleniu i szkoleniom odświeżającym, stąd wydaje się, że katalog osób (nieograniczony) wskazany w art. 22 powinien zostać odpowiednio zawężony;	Częściowo uwzględniono. Tabela nr 1, 2 i 3 załącznika nr 1 do ustawy wskazują katalog osób podlegających przeszkoleniu.
8.	PLL LOT S.A.	art. 23	8) Nie widzimy konieczności zmiany dotychczasowego procedowania Prezesa ULC w zakresie zatwierdzania instruktorów. Propozycja zamieszczona w art. 23 pociągnie za sobą jedynie wzrost kosztów zarówno po stronie Prezesa ULC, jak również instytucji prowadzących szkolenie - co nie zostało wskazane w uzasadnieniu do projektu.	Nie uwzględniono. Dodatkowe koszty mogą wystąpić w znikomym wymiarze. Dbałość o jakość szkoleń stanowi tu priorytet.
9.	PLL LOT S.A.	art. 24 ust. 4 pkt. 3)	9) W art. 24 ust. 4 pkt. 3) wskazuje się na konieczność przedłożenia dokumentów potwierdzających umiejętności w przekazywaniu wiedzy. O jakie certyfikaty chodzi?	Nie uwzględniono. Zamierzeniem było pozostawienie katalogu otwartego, ponieważ nie chcemy ograniczać możliwości potwierdzenia posiadanej wiedzy lub praktyki określonymi dokumentami - art. 22 ust. 3.
10.	PLL LOT S.A.	Rozdział 7	10) W rozdziale 7 w żadnym miejscu nie wspomina się o rozporządzeniu 376/2014, które reguluje kwestie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie	Nie uwzględniono. Wynika to stąd, że kwestie te są rozumiane

			cywilnym.	szerzej niż określa to wskazane rozporządzenie.
11.	PLL LOT S.A.	Ogólna	11) Proponowane wysokości kar zdają się być zbyt wygórowane i niewspółmierne do kar nakładanych na nadawców. W naszej ocenie ta dysproporcja w odpowiedzialności finansowej spowoduje wzrost cen stawek frachtu oferowanych przez przewoźników i w konsekwencji obniży konkurencyjność wszystkich uczestników rynku przewozu materiałów niebezpiecznych. Proponowany system kar nie będzie w związku z tym prowadził do eliminowania z rynku niesolidnych nadawców i przewoźników, nie spełni zatem funkcji prewencyjnej, dla której został ustanowiony.	Nie uwzględniono. Zamierzeniem jest, aby kary miały charakter prewencyjny i nakładane były sporadycznie, jednakże ich wysokość powinna być ustalona w kwocie adekwatnej zarówno do szkodliwości jak i w odniesieniu do podmiotu, którego dotyczy.
12.	PLL LOT S.A.	Ogólna	Ponadto wskazujemy, że przewóz dużej liczby przesyłek z materiałami niebezpiecznymi na podstawie jednego listu przewozowego odbywa się transportem intermodalnym, tzn. jeden segment podróży dokonywany jest drogą powietrzną, a kolejny transportem kołowym. Oba rodzaje transportu podlegają stosownym (innym) regulacjom. Podejmując wysiłek wprowadzenia kompleksowych regulacji dla transportu lotniczego materiałów niebezpiecznych warto byłaby rozważyć wprowadzenie regulacji transportu intermodalnego.	Uwzględniono. Zmieniono brzmienie - art. 2 pkt 11.
13.	PLL LOT S.A.	Ogólna	Wskazujemy również, że przedstawiona w projekcie lista podmiotów, na które regulacja będzie miała wpływ, nie obejmuje licznej grupy spedytorów frachtu. Ta grupa przedsiębiorców nie została również uwzględniona w konsultacjach społecznych. Nadmieniamy, że to właśnie grupa spedytorów poniesienie największe koszty wprowadzenia nowych regulacji i przyjęte w ustawie założenia ograniczą ich konkurencyjność w przedmiocie świadczenia usług transportu materiałów niebezpiecznych. Proponowane regulacje (mamy nadzieję, że w sposób niezamierzony) umacniają w naszej ocenie konkurencyjność obecnych na rynku globalnych firm, np. FedEx, UPS, które są przewoźnikami lotniczymi i spedytorami frachtu.	Nie uwzględniono. Przepisy projektu ustawy stanowią w głównej mierze implementację przepisów międzynarodowych na grunt prawa krajowego, co nie powinno wiązać się ze wzrostem kosztów, ponieważ nie mamy do czynienia z obowiązkami nowymi.
14.	PLL LOT S.A.	Ogólna art. 11 ust. 3 pkt. 1	I na koniec chcielibyśmy odnieść się do użytego języka w projekcie ustawy, który zawiera kalki z języka angielskiego (jak np. „numer identyfikacyjny Narodów Zjednoczonych”), a także wyrażenia w języku angielskim (np. art. 11 ust. 3 pkt. 1). Ogólnie rzecz ujmując projekt ustawy napisany został w sposób bardzo niestaranny, co potwierdzają również nieaktualne dane wskazane przy niektórych podmiotach objętych konsultacjami.	Częściowo uwzględniono. Pojęcie numeru identyfikacyjnego Narodów Zjednoczonych wynika z Załącznika 18 do Konwencji Chicagowskiej. Dotychczasowy art. 11 ust. 3 (obecnie 8 ust. 3) został zmieniony.
15.	Poczta Polska S.A.	Rozdział 5 Rozdział 3 art.2 pkt 9	Konsultowany projekt nie definiuje w sposób jasny pojęcia nadawcy, co ma istotne znaczenie z uwagi na liczny zakres obowiązków realizowanych przez nadawcę w zakresie bezpiecznego transportu towarów niebezpiecznych drogą lotniczą - w szczególności zaś, na konieczność ponoszenia wysokich administracyjnych kar pieniężnych związanych z naruszeniem tych obowiązków (od 1.000 do 10.000 zł za poszczególne naruszenia). Nie wiadomo, czy nadawcę należy traktować jako nadającego przesyłkę pocztową, czy też każdą osobę zgłaszającą do transportu przesyłkę - tym bardziej, że Rozdział 5 projektu definiuje obowiązki operatora pocztowego, który przyjmuje przesyłki pocztowe od nadawcy i przekazuje je do	Częściowo uwzględniono. Nadawca w sposób wystarczająco czytelny został zdefiniowany w art. 2. pkt 5. Zmieniono brzmienie art. 2 pkt 4.

			transportu lotniczego, natomiast Rozdział 3 projektu definiuje operatora lotniczego transportującego materiały niebezpieczne. Występuje tu dwóch głównych uczestników transportu materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą. W kontekście obowiązków operatora lotniczego chodzi o transport materiałów niebezpiecznych, a nie o wprowadzenie do poczty transportowanej drogą powietrzną materiałów niebezpiecznych, jak to wynika z definicji operatora pocztowego zawartej w art.2 pkt 9 projektu.	
16.	Poczta Polska S.A.	art. 2 pkt 7 art. 16 art. 2 pkt 12 art. 17	Należy zauważyć, że krajowy projekt ustawy wprowadza dwa pojęcia w tym zakresie. Zgodnie z art. 2 pkt 7 projektu - <i>nadawca to osoba fizyczna zgłaszająca do transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną przesyłkę, podpisaną pod dokumentem transportowym</i> ; zgodnie zaś z art. 16 projektu - <i>nadawcą z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jako kraju pochodzenia jest osoba spełniająca warunki w zakresie wykształcenia określone w rozdziale 4 części 1 oraz pkt 1.4 części 5 Instrukcji Technicznych</i> . Należy jednocześnie dodać, że państwo pochodzenia, zgodnie z art. 2 pkt 12 projektu to państwo na terytorium którego załadowano przesyłkę na pokład statku powietrznego. Zatem w sytuacji transportu towarów niebezpiecznych z terytorium RP decydujące znaczenie będzie miała wyłączna definicja nadawcy określona w art. 16 projektu co oznacza, że nadawcą z terytorium RP może być wyłącznie osoba odpowiednio przeszkolona (kopię dokumentu potwierdzającego spełnienie warunku w zakresie wykształcenia nadawca przedkłada Prezesowi Urzędu - zgodnie z art. 17 projektu).	Nie uwzględniono. Art. 14 (obecnie art. 11) odnosi się do kwalifikacji i obowiązków osoby zdefiniowanej w art. 2 pkt 5 (nadawcy). Prezes ustanawia wymagania tylko dla nadawców, którzy chcą nadawać materiały niebezpieczne z terytorium Polski jako kraju pochodzenia.
17.	Poczta Polska S.A.	art. 16	W związku z powyższym budzi wątpliwości fakt, że każda osoba, która w placówce pocztowej dokona nadania przesyłki zawierającej materiały niebezpieczne i tej okoliczności nie zadeklaruje (np. wskutek lekkomyślności, niedbalstwa lub celowego działania - przemyt, działania terrorystyczne) nie będzie ponosiła z tego tytułu żadnych konsekwencji swojego zaniechania. W szczególności zaś, wysokich pieniężnych kar administracyjnych za naruszenie przepisów ustawy, bowiem odpowiedzialność w tej sytuacji będzie ponosił z zasady nadawca w rozumieniu przywołanego wyżej art. 16 projektu.	Nie uwzględniono. Osoba przy okienku pocztowym nie jest „nadawcą” w rozumieniu tego projektu. Osoba taka ponosi odpowiedzialność na podstawie innych przepisów np. Kodeksu Karnego.
18.	Poczta Polska S.A.	Rozdział 5 art. 16	Należy również zauważyć, że poza obowiązkami określonymi w Rozdziale 5 projektu ustawy, operator pocztowy będzie posiadał jednocześnie status „nadawcy” (albo będzie ponosił odpowiedzialność równorzędną z odpowiedzialnością nadawcy) o czym świadczy treść załącznika do ustawy „Wykaz naruszeń lub warunków oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia”. Wobec operatora pocztowego załącznik ten odnosi się do przepisu art. 16 projektu, który określa definicję nadawcy. Dalsze wątpliwości w tym zakresie wzbudza niejasny sposób sformułowania treści poszczególnych naruszeń poprzez użycie pojęć nadanie/przyjęcie przesyłki - skoro czynność przyjęcia przesyłki realizuje także operator pocztowy (zgodnie z art. 3 pkt 21 Prawa pocztowego, przesyłka pocztowa - rzecz opatrzona oznaczeniem adresata i adresem, przedłożona do przyjęcia lub przyjęta przez operatora pocztowego w celu	Nie uwzględniono. Operator pocztowy nie będzie nadawcą, zgodnie z definicją z art. 2 pkt 5 – chyba, że zdecyduje się na taką działalność. Jeżeli osoba przy okienku zadeklaruje chęć nadania DGR, to na taką sytuację Poczta Polska musi mieć gotowe swoje wewnętrzne procedury.

			przemieszczenia i doręczenia adresatowi).	
19.	Poczta Polska S.A.	Ogólna	Naszym zdaniem, wyżej wskazane regulacje projektu ustawy krajowej są sprzeczne z przepisami Światowego Związku Pocztowego (uwagi w pkt II niniejszego pisma) - pomimo, że celem projektodawcy (jak podkreślono w uzasadnieniu do tego projektu ustawy) jest konieczność scalenia regulacji krajowych mających charakter rozproszony, które odnoszą się jedynie do wybranych aspektów transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną oraz nie realizują obowiązku implementacji przepisów prawa międzynarodowego na grunt prawa krajowego.	Nie uwzględniono. Regulacje są oparte na Załączniku 18 Konwencji Chicagowskiej, które z kolei są zgodne z United Postal Union. Uwaga nieprecyzyjna.
20.	Poczta Polska S.A.	art. 2 pkt 9	<p>Wskazane w tym przepisie odesłanie do przepisów międzynarodowych jedynie w sposób pośredni wskazuje, że wprowadzanie towarów niebezpiecznych do transportu drogą powietrzną za pomocą usług poczty zostały określone szczegółowo przez Światowy Związek Pocztowy, który ustanawia międzynarodowe przepisy pocztowe w rozumieniu art. 3 pkt 7) ustawy Prawo pocztowe. Ponadto art. 4 tej ustawy ustanawia nadrzędność przepisów międzynarodowych nad ustawodawstwem krajowym. Z uwagi na to, że zgodnie z art.5 ustawy Prawo pocztowe zadania z zakresu działalności pocztowej, określone dla zarządów pocztowych lub administracji pocztowych w międzynarodowych przepisach pocztowych wykonuje operator wyznaczony, a operatorem wyznaczonym jest, zgodnie z art.46 ustawy Prawo pocztowe, operator obowiązany do świadczenia usług powszechnych - zmianie powinna ulec definicja zawarta w art. 2 pkt 9 projektu ustawy dotycząca operatora pocztowego.</p> <p>Proponujemy, aby definicja ta brzmiała w następujący sposób: <i>„pkt 9) operator pocztowy - operatora, o którym mowa w art. 3 pkt 12 ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. - Prawo pocztowe (Dz.U. 1529 oraz z 2015 r. poz.1830), który wprowadza do poczty transportowanej drogą powietrzną materiał niebezpieczny oraz jest operatorem wyznaczonym do realizacji obowiązku świadczenia usług powszechnych na podstawie art. 46 tej ustawy”.</i></p> <p>W związku z tym, przepisy krajowej ustawy powinny wprost wskazywać, że w obrocie pocztowym, do transportu materiałów niebezpiecznych w pierwszej kolejności mają zastosowanie procedury określone przez Konwencję Światowego Związku Pocztowego (Universal Postal Union - UPU) oraz regulaminy wydane na podstawie tej Konwencji - co tym samym, pozwoli na uniknięcie znacznych wątpliwości interpretacyjnych w tym zakresie.</p>	Uwzględniono częściowo. Zmieniono brzmienie art. 2 pkt 5. Uwaga odnośnie braku zgodności z UPU, jest nieprecyzyjna. Nie wskazano sprzeczności.
21.	Poczta Polska S.A.	Ogólna	W Instrukcjach Technicznych jest przyjęte, że materiały niebezpieczne można bezpiecznie przewozić drogą powietrzną pod warunkiem, że zostaną określone zasady, których celem jest ułatwienie przewozu tych materiałów przy jednoczesnym zapewnieniu takiego poziomu bezpieczeństwa, przy którym nie występują zagrożenia dla statku powietrznego. Na gruncie zaś przepisów	Nie uwzględniono. Nie ma rozbieżności – ponadto w projekcie obecnie wprowadzono zmiany poprzez zastosowanie odesłań do Załącznika 18 Konwencji Chicagowskiej.

			międzynarodowego prawa pocztowego obowiązuje reguła, według której umieszczanie w przesyłkach materiałów niebezpiecznych jest zabronione. Jedynie na zasadzie wyjątku, przyjmowana jest ściśle ograniczona grupa towarów niebezpiecznych, która - w porównaniu z materiałami niebezpiecznymi określonymi w Instrukcjach Technicznych - nie jest liczna. Stąd przepisy krajowe w sposób wyraźny powinny stanowić, że nie każdy materiał niebezpieczny wymieniony w Instrukcji technicznej może być przyjęty w placówce pocztowej.	
22.	Poczta Polska S.A.	art. 19	<p>Istotne różnice wynikają także z przyjętych zasad odpowiedzialności (na które wskazujemy w pkt I pisma). Należność pobiera się od nadawcy (w rozumieniu prawa pocztowego - podmiot, który zawarł z operatorem pocztowym umowę o świadczenie usługi pocztowej) - w sytuacji, gdy paczkę przyjęto niezgodnie z przepisami w wyniku popełnionego przez nadawcę błędu lub jeżeli paczka podlega jednemu z zakazów podanych w art.18 Konwencji (przepis dotyczy materiałów niebezpiecznych). Natomiast należność pobiera się od wyznaczonego operatora odpowiedzialnego za popełnienie błędu w sytuacji, gdy paczkę przyjęto niezgodnie z przepisami w wyniku pomyłki przypisanej służbie pocztowej (por. artykuł RC 145 Regulamin dotyczący paczek pocztowych Berno 2013).</p> <p>Mając powyższe na uwadze postulujemy zmianę brzmienia art.19 w następujący sposób:</p> <p><i>„Art. 19. Wprowadzenie materiałów niebezpiecznych do poczty transportowanej drogą powietrzną odbywa się zgodnie z postanowieniami międzynarodowych przepisów pocztowych w rozumieniu art.3 pkt 7 ustawy Prawo pocztowe”.</i></p>	<p>Nie uwzględniono.</p> <p>Wydaje się, że komentarz Poczty Polskiej wynika z odmiennego, niż wskazuje projekt ustawy, rozumienia pojęcia nadawcy; patrz uwaga nr 17.</p>
23.	Poczta Polska S.A.	art. 20	<p>III. Konsultowany projekt nakłada obowiązek prowadzenia specjalistycznych szkoleń w zakresie obsługi bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą m.in. przez personel operatora pocztowego, zaś naruszenie tego obowiązku zagrożone jest karą pieniężną w wysokości 8.000 zł. Należy zauważyć, że czynność nadania przesyłki z materiałem niebezpiecznym może być realizowana w każdej placówce pocztowej na terenie całego kraju. Poczta Polska S.A. posiada ok. 7000 tysięcy placówek pocztowych obsługiwanych przez tysiące pracowników zatrudnionych do obsługi Klientów w zakresie przyjmowania przesyłek pocztowych. Skutkiem tego, przeprowadzenie szkoleń specjalistycznych dla tak licznej grupy pracowniczej oraz ich okresowa aktualizacja będzie istotnym przedsięwzięciem organizacyjnym i znacznym obciążeniem finansowym Spółki. Występująca obecnie fluktuacja pracowników eksploatacji, którzy zmieniają pracę w krótkim okresie czasu dodatkowo zwiększa koszt tych szkoleń. W związku z tym postulujemy o nadanie uprawnienia operatorowi wyznaczonemu do wskazywania placówek pocztowych na terenie kraju, gdzie będzie można dokonać nadania materiałów niebezpiecznych. Poza redukcją kosztów pozwoli to na zapewnienie profesjonalnej obsługi tego rodzaju przesyłek co zwiększy bezpieczeństwo osób i mienia w transporcie lotniczym.</p>	<p>Nie uwzględniono.</p> <p>Obowiązek prowadzenia szkoleń nie jest wprowadzony jako nowy, przepisami projektu – jest jedynie implementacją Załącznika 18 Konwencji Chicagowskiej.</p> <p>Poczta polska musi ustanowić i wdrożyć procedury w tym zakresie.</p> <p>Projekt nie określa miejsc przyjmowania materiałów niebezpiecznych, a także nie nakłada obowiązku przyjmowania tych materiałów. Dodanie proponowanego punktu, nie wydaje się mieć uzasadnienia.</p>

			<p>Mając powyższe na uwadze proponujemy dodanie punktu 7 do przepisu art.20 w następującym brzmieniu:</p> <p><i>„7. Operator pocztowy określa wykaz placówek pocztowych w których mogą być realizowane czynności przyjmowania przesyłek pocztowych z zawartością materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą</i></p>	
24.	Poczta Polska S.A	Ogólna	<p>IV. Szczególnie istotnym dokumentem zawierającym zasady bezpiecznego transportu materiałów są Instrukcje Techniczne. W obecnym stanie prawnym dokument ten jest aktualizowany co 2 lata i tłumaczony z języka angielskiego na język polski oraz publikowany przez Prezesa ULC w drodze obwieszczenia. W uzasadnieniu do konsultowanego projektu ustawy wskazano, że uniemożliwia to wprowadzanie na bieżąco wszelkich zmian do tego dokumentu, które wystąpiły pomiędzy publikacją kolejnej wersji Instrukcji (praktycznie nieustannie stosowana jest nieaktualna polska wersja Instrukcji Technicznych). Nadto dopiero w momencie otrzymania Instrukcji uruchamiany jest proces tłumaczenia, wtedy dokument ten jest w pełni znany w ostatecznym kształcie, co znacznie opóźnia aktualizację. Tym samym RP jako członek ICAO, powinna stosować Instrukcje Techniczne w języku angielskim, wyłączając je spod reżimu ustawy o języku polskim.</p> <p>Naszym zdaniem, proponowana zmiana przepisów spowoduje nagminne naruszanie przepisów z zakresu bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych i konieczność ponoszenia z tego tytułu wysokich kar pieniężnych. Czynności w zakresie obsługi transportu materiałów niebezpiecznych wykonują pracownicy eksploatacji służby pocztowej, którzy w przeważającej mierze nie posługują się w sposób biegły znajomością języka angielskiego - zwłaszcza w zakresie rozumienia wyrażeń oraz zwrotów o charakterze specjalistycznym.</p> <p>Należy również zauważyć, że określona w Instrukcji Technicznej procedura jej aktualizacji pozwala, jak się wydaje, na dokonanie tłumaczenia tekstu z właściwym wyprzedzeniem czasowym. W związku z aktualizacją tego dokumentu kontynuowane są okresowe spotkania w celu dokonywania przeglądu uwag zgłaszanych przez państwa i zainteresowane organizacje międzynarodowe. Stąd wydaje się, że państwa członkowskie dysponują znacznie wcześniej materiałem roboczym, który określa kierunek przyszłych zmian w Instrukcji. Tym samym dokument otrzymany w ostatecznym kształcie w dniu publikacji nowej wersji Instrukcji nie powinien zaskakiwać. Zaproponowane zmiany muszą być przeanalizowane przez Komisję Żeglugi Powietrznej, następnie Rada ICAO sprawdzi je w celu zatwierdzenia zmienionej wersji Instrukcji Technicznych i autoryzacji jej publikacji. Stąd wydaje się, że w obowiązującej wersji Instrukcji Technicznych nie dokonuje się żadnych zmian do czasu wprowadzenia nowej wersji tego dokumentu. Natomiast tzw. suplement publikowany jest na bieżąco w odrębnym dokumencie i eliminuje z Instrukcji Technicznych szczegóły, których przeciętny użytkownik nie ma potrzeby poznania. Tym samym nie jest to - naszym zdaniem -</p>	<p>W projekcie obecnie wprowadzono zmiany poprzez zastosowanie odesłań do Załącznika 18 Konwencji Chicagowskiej, a nie do IT, w zw. z powyższym uwaga bezprzedmiotowa.</p>

			dokument doniósł w swojej treści jak Instrukcje Techniczne. Wydaje się również, że nie jest to dokument obszerny, co nie powinno stanowić trudności w jego szybkim tłumaczeniu. W związku z powyższym postulujemy o nie wyłączenie spod reżimu ustawy o języku polskim obowiązku tłumaczenia na dotychczasowych zasadach wyżej wskazanych Instrukcji Technicznych.	
25.	Port Lotniczy Łódź	Art. 24 ust. 4	Nie jest określony dokładny charakter doświadczenia zawodowego. Sformułowanie „praca związana z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną ” oznacza zarówno pilota statku powietrznego, stewardessę, instruktora DGR, operatora kontroli bezpieczeństwa, agenta check-in jak i pracownika dokonującego akceptacji przesyłek z materiałami niebezpiecznymi. Nie jest również doprecyzowane sformułowanie „dokumenty potwierdzające co najmniej trzyletnie doświadczenie” - czy ma być to oświadczenie wnioskującego w postaci CV, pisemne potwierdzenie pracodawcy wnioskującego, wyciąg zakresu obowiązków z załączoną historią zatrudnienia?	Nie uwzględniono. Działanie celowe – kompromis pomiędzy koniecznością ograniczenia rynku inspektorów, jednak nie spowoduje to załamania rynku działalności szkoleniowej w tej branży.
26.	Port Lotniczy Łódź	Art. 25 ust. 1	W przypadku odmowy udzielenia zatwierdzenia powinno zostać przedstawione uzasadnienie wskazujące, które wymogi wobec wnioskującego nie zostały spełnione.	Nie uwzględniono. Na podst. art. 107 kpa, decyzja powinna zawierać uzasadnienie i tylko w szczególnych przypadkach jest możliwe odstępianie od tej zasady.
27.	Port Lotniczy Łódź	Art. 25 ust. 2	Prośba o doprecyzowanie – o jakie warunki chodzi i czego one mogą dotyczyć?	Uwzględniono . Zmieniono brzmienie - art. 23 ust. 2
28.	Port Lotniczy Łódź	Art. 27 ust. 2	Zgodnie z zapisami zawartymi w części I, rozdziale 4, punkcie 4.3.2 Instrukcji Technicznych: „instruktorzy realizujący wstępne i okresowe programy szkoleniowe dotyczące obsługi materiałów niebezpiecznych muszą prowadzić takie kursy przynajmniej raz na 24 miesiące, lub w przypadku ich braku, muszą uczestniczyć w szkoleniach okresowych ”) instruktorzy mogą odnowić swoje uprawnienia również poprzez prowadzenie szkoleń. W związku z tym pojęcie dokumentu potwierdzającego odnowienie ważności uprawnień powinno obejmować również protokół z ostatnio przeprowadzonego szkolenia dla danej kategorii personelu.	Nie uwzględniono. Przytoczony zapis rozpoczyna się od słów „ <i>Jeśli krajowe właściwe władze, nie postanowiły inaczej...</i> ” Proponowany zapis ustawy wyraża wolę władz i jest podyktowany koniecznością zapewnienia odpowiedniego poziomu szkoleń.
29.	Port Lotniczy Łódź	Art. 27 ust. 3 i 4	Oprócz nowych wydań Instrukcji Technicznych zmiany wychodzą również w formie addendum lub corrigendum - często występują w formie nowych wyjątków operatorów, doprecyzowania instrukcji pakowania etc. Zmiany tego typu są uwzględniane w materiałach szkoleniowych, lecz nie mają wpływu na ramowy program szkolenia. Przykład: ADDENDUM NO. 1 26/5/15 dotyczące wytycznych odnośnie transportu papierosów elektronicznych w bagażu pasażerskim. Powyższa zmiana jest uwzględniana w trakcie szkolenia, natomiast nie jest odzwierciedlona w ramowym programie szkolenia (jest ujęta w ogólniejszym	Uwzględniono. Nie wszystkie zmiany wymagają automatycznej zmiany w programie. Ze względu na zastosowanie w ustawie odwołań do Załącznika 18 Konwencji Chicagowskiej, zmieniono również brzmienie przepisu - art. 25 ust 3.

			sformułowaniu)	
30.	DGM Poland Sp. z o.o.	Definicje art. 2	SPOSTRZEŻENIE 1: Jak zauważono w części IV uzasadnienia do projektu ustawy, język angielski jest powszechnie używanym językiem w lotnictwie cywilnym. Aby uniknąć nierozumienia lub niewłaściwego zastosowania przyszłej ustawy, „określenia” odnoszące się bezpośrednio do Załącznika 18 i Instrukcji Technicznych, uzupełnić o właściwe anglojęzyczne zwroty: Art. 2 pkt 2 określenie „przesyłka” należy uzupełnić o: (<i>Consignment</i>); Art. 2 pkt. 6 określenie materiały niebezpieczne” należy uzupełnić o: (<i>Dangerous Goods</i>); Art. 2 pkt 7 określenie „nadawca” należy uzupełnić o (<i>Shipper</i>); Art.. 2 pkt 11 określenie „opakowanie zbiorcze” należy uzupełnić o określenie (<i>Overpack</i>); Art. 2 pkt 12 określenie „państwo pochodzenia” należy uzupełnić o (<i>State of Orygin</i>)	Częściowo uwzględniona. Zmieniono brzmienie przepisu
31.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 2 pkt 2	SPOSTRZEŻENIE 2: Poza wymienionymi w przypisie drugim projektu ustawy, zmianami rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012, w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej ogłoszono również zmianę z dnia 23 lipca 2016 roku. Przypis drugi należy uzupełni o „Dz. Urz. UE L 198 z 23.07.2016, str. 13”.	Nie uwzględniono. Metryka rozporządzenia uwzględni wszystkie zmiany ogłoszone w Dzienniku Urzędowym UE
32.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art.2 pkt 3	SPOSTRZEŻENIE 3: Użyte w ustawie określenia zostały zdefiniowane w artykule 2 niniejszego dokumentu. O ile w rozdziale I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 faktycznie zdefiniowano „Instrukcje Techniczne”, o tyle uczyniono to w pkt. 116, a nie jak podano w projekcie ustawy w pkt. 119. SPOSTRZEŻENIE 4: nr Instrukcje Techniczne Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Droga Powietrzną są zatwierdzane, wydawane i zmieniane przez Radę, jednocześnie wzmacniają podstawowe zapisy Załącznika 18. Zwracamy uwagę, chociaż nie są normami, to przyjmują cechy norm opartych na wzorze normy 2.2.1 Załącznika 18. Tym samym wymogi zawarte w Instrukcjach Technicznych są uznawane za wiążące dla Państw ⁵ . Ta informacja powinna być zawarta w projekcie ustawy, aby odbiorca ustawy mógł jednoznacznie wskazać jaki charakter mają Instrukcje Techniczne.	Uwzględniono Zmieniono brzmienie przepisu.
33.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 2 pkt 5	SPOSTRZEŻENIE 5: W przedstawionym projekcie ustawy występuje nieścisłość w odniesieniu do zawartości Załącznika 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Zapis w projekcie odnosi się do Załącznika 18 opublikowanego na stronie Urzędu Lotnictwa Cywilnego ⁶ , który został uzupełniony Obwieszczeniem Nr 6 Prezesa Urzędu Cywilnego z dnia 2 czerwca 2015 r. w sprawie Instrukcji Technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną. Obwieszczenie Nr 6 składa się z ośmiu „Części”, które w oryginalnym, anglojęzycznym dokumencie określono słowem: „Parts”. Każda z „Części” podzielona jest na „Rozdziały”, które w oryginalnym, anglojęzycznym dokumencie określono słowem: „Chapters”. Co więcej definicje (w tym definicja przesyłki) zostały ujęte w CZĘŚCI 1; ROZDZIALE 37. Należy zatem uzupełnić zapisy art. 2 pkt. 5, tak aby nie rodził wątpliwości, gdzie odnajdziemy definicje podmiotowej przesyłki.	Nie uwzględniono. Odniesiono się do tekstu tłumaczenia, w którym definicja przesyłki jest w Rozdziale 1.

			<p>SPOSTRZEŻENIE 6: W projekcie ustawy nie przedstawiono definicji „przesyłki”, wprowadzając jedynie odwołanie do Załącznika 18. Jednocześnie „Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia”, stanowiący załącznik do projektu ustawy, w osiemnastu z dwudziestu trzech wyszczególnionych naruszeń odnosi się do „przesyłek”. Tym samym zasadnym jest, aby w projekcie ustawy zdefiniować, iż ustawodawca przez „przesyłkę” rozumie jedną lub większą ilość sztuk przesyłki zawierających materiały niebezpieczne zaakceptowane przez operatora od jednego nadawcy, w jednym czasie i pod jednym adresem, pokwitowaną jako jedna partia i wysłaną do jednego odbiorcy na jeden adres docelowy, zgodnie z definicją w Instrukcjach Technicznych i Obwieszczeniem Nr 6 Prezesa Urzędu Cywilnego z dnia 2 czerwca 2015 r. w sprawie Instrukcji Technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, uzupełnionym Obwieszczeniem Nr 7 Prezesa Urzędu Cywilnego z dnia 20 maja 2016 r.</p>	<p>Nie uwzględniono. Projekt ustawy tam gdzie to niezbędne odnosi się do Załącznika 18 Konwencji Chicagowskiej i jest to wystarczające.</p>
34.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 2 pkt 6	<p>SPOSTRZEŻENIE 7: W projekcie ustawy nie przedstawiono definicji „materiałów niebezpiecznych”, wprowadzając jedynie odwołanie do pkt 33 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012. Projekt ustawy w założeniach miał być aktem prawnym, którego zadaniem jest tworzenie ułatwień w zakresie wykładni prawa. Jeśli adresaci norm prawnych nie mają być zmuszeni (jak dotąd) do poszukiwania właściwych przepisów, należy w projekcie ustawy zdefiniować, iż ustawodawca przez „materiały niebezpieczne” rozumie: „wyroby lub substancje, które mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska naturalnego, wykazane na liście materiałów niebezpiecznych w Instrukcjach Technicznych lub sklasyfikowane zgodnie z tymi instrukcjami.”</p>	<p>Nie uwzględniono. Definiowanie poprzez odesłanie do IT jest wystarczające i legislacyjnie poprawne.</p>
35.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 2 pkt 7	<p>SPOSTRZEŻENIE 8: W projekcie ustawy błędnie przedstawiono definicję nadawcy, która użyta w przyszłym dokumencie przez ustawodawcę w takim kształcie, byłaby czynnikiem skutkującym negatywnymi konsekwencjami dla poziomu bezpieczeństwa.</p> <p>SPOSTRZEŻENIE 9: W dyskursie nad zdefiniowaniem pojęcia „nadawcy” należy w pierwszej kolejności zastanowić się nad pojęciem „dokumenty transportowe”. Na dokumenty transportowe składać się będą: Deklaracja Nadawcy (Shipper’s Declaration for Dangerous Goods), Lotniczy List Przewozowy (Air Waybill), a także dodatkowa dokumentacja wynikająca np.: z przyznanych zatwierdzeń lub odstępstw. Na każdym z dokumentów znajdować się będzie podpis innej osoby, wypełniającej swoje obowiązki związane z transportem materiałów niebezpiecznych. Każdy z powyższych dokumentów wymieniony został zarówno w Instrukcjach Technicznych (w wersji anglojęzycznej), jak i Obwieszczeniu Nr 6 Prezesa Urzędu.</p> <p>SPOSTRZEŻENIE 10: Zgodnie z pkt. 4.1.3 części 5 Obwieszczenia Nr 6 Prezesa Urzędu, uzupełnionym Obwieszczeniem Nr 7 Prezesa Urzędu „Nadawca i</p>	<p>Uwzględniono. Zmieniono brzmienie przepisu</p>

		<p>odbiorca. W dokumencie transportowym dla materiałów niebezpiecznych umieszczone muszą być imię i nazwisko (nazwa) oraz adres nadawcy i odbiorcy materiałów niebezpiecznych (...).” Zaś Techniczne Instrukcje w oryginale określają, iż: „5;4.1.4 Shipper and Consignee. The name and address of the Shipper and the consignee of the dangerous goods must be included on the dangerous goods transport document (...).” Zwracamy uwagę, iż Instrukcje Techniczne same w sobie nie zawierają szczegółowych wytycznych odnośnie tego, jak prawidłowo wypełnić Deklarację Nadawcy (Shipper’s Declaration for Dangerous Goods). Praktykę międzynarodową w tej kwestii określa podręcznik IATA Dangerous Goods Regulations 2016, 57th Edition. Podręcznik ustanawia jedyny obowiązujący format dla Shipper’s Declaration for Dangerous Goods. W górnej części dokumentu (w tzw. części nagłówkowej) należy uzupełnić pełne adresy dla nadawcy i odbiorcy. Jednocześnie przepisy określają, że nazwa (osoby prawnej czy fizycznej) odbiorcy lub nadawcy ich pełne adresy mogą się różnić na dokumentach transportowych: Deklaracja Nadawcy (<i>Shipper’s Declaration for Dangerous Goods</i>) i na Lotniczym Liście Przewozowym (<i>Air Waybill</i>). IATA Dangerous Goods Regulations 2016, 57th Edition: „8.1.6.1 Shipper. Enter the full name and address of the shipper. Note: <i>The name address of the shipper, which appears on the Shipper’s Declaration for Dangerous Goods form, may differ from that on the Air Waybill.</i> 8.1.6.2 Consignee. Enter the full name and address of the consignee. Note: <i>The name address of the consignee, which appears on the Shipper’s Declaration for Dangerous Goods form, may differ from that on the Air Waybill</i>”. Jeśli przesyłce zawierającej materiały niebezpieczne (czy ta sytuacja ma miejsce w Polsce, czy w każdym innym kraju na świecie) towarzyszy „Shipper’s Declaration for Dangerous Goods” to zgodnie z praktyką międzynarodową, formularz deklaracji jest podpisany i datowany przez nadawcę lub wyznaczonego przedstawiciela - zatrudnionego przez nadawcę do działania w imieniu nadawcy i przejmującego od nadawcy obowiązki związane z przygotowaniem przesyłki i odbyciem szkolenia upoważniającego do podpisania). IATA Dangerous Goods Regulations 2016, 57th Edition: „8.1.4.1 Signature. 8.1.4.1.1. The Declaration form must be signed as dated by the Shipper or a designated representative as described below. Facsimile signatures are acceptable where applicable laws and regulations recognize the legal validity of facsimile signatures. A typewritten signature is not acceptable. It is acceptable for persons or organisations (including consolidators, freight forwarders and IATA cargo agents) employed by the shipper to act on their behalf to undertake the shipper’s responsibilities in preparation of the consignment and trained as required by Section 1.5 to sign the Shipper’s Declaration for Dangerous Goods.”Taka sytuacja powoduje, że w praktyce mamy przynajmniej trzy podmioty, które wymienione z nazwy, muszą się znaleźć w projekcie ustawy: - Nadawcę (Shipper) - osobę fizyczną lub prawną zgłaszającą do transportu drogą powietrzną przesyłkę), Odbiorcę (Consignee) - osobę, organizację lub rząd, upoważnione do przyjęcia</p>	<p>Nie Uwzględniono. Obowiązki w zakresie szkolenia definiuje art. 20 projektu.</p>
--	--	--	--

			<p>Deklarującego, (Declarant / Relevant person) - działającego w imieniu nadawcy (osobę fizyczną lub prawną, która w ramach przygotowania przesyłki składa podpis na dokumencie transportowym)1.</p> <p>SPOSTRZEŻENIE 11: Zwracamy uwagę, iż zgodnie z Obwieszczeniem Nr 6 Prezesa Urzędu: „przed nadaniem do przewozu drogą powietrzną przesyłki zawierającej materiały niebezpieczne wszystkie zainteresowane osoby zaangażowane w przygotowanie przesyłki muszą przejść szkolenie pozwalające na wykonywanie ich obowiązków wskazanych w Części 1. W przypadku, gdy nadawca nie dysponuje przeszkolonym personelem, określenie „zainteresowane osoby” może być interpretowane jako odnoszące się do osób zatrudnionych do wykonywania czynności w imieniu nadawcy i do przejęcia obowiązków nadawcy związanych z przygotowaniem przesyłki. Osoby takie muszą być jednakże przeszkolone zgodnie z wymaganiami określonymi w Części 1, Rozdział 4.” Zapis ten w Instrukcjach Technicznych, w języku angielskim przedstawia się następująco: „5; 1.4 <i>Before a consignment of dangerous goods is offered for air transport, all relevant persons involved in its preparation must have received training to enable them to carry out their responsibilities, as detailed in Part 1. Where a Shipper does not have trained Staff, the „relevant persons” may be interpreter as applying to those employed to act on the shipper’s behalf and to undertake the shipper’s responsibilities in the preparation of the consignment. However, such persons must be trained as required Part 1, Chapter 4</i>”</p>	
36.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 2 pkt 8	<p>SPOSTRZEŻENIE 12: W przedstawionym projekcie ustawy występuje błąd gramatyczny. Słowo „inna” należy zastąpić „inną”.</p> <p>SPOSTRZEŻENIE 13: Podana w projekcie ustawy definicja „operatora lotniczego” jest tożsama z definicją podaną w artykule 3 rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE10. Jeśli adresaci norm prawnych nie mają być zmuszeni (jak dotąd) poszukiwać właściwych przepisów to należy w projekcie ustawy zdefiniować „operatora lotniczego”</p>	<p>SPOSTRZEŻENIE 12 – Uwzględniono.</p> <p>SPOSTRZEŻENIE 13 - Nie uwzględniono. Definiowanie poprzez odwołanie jest poprawne legislacyjnie i nie zaburza czytelności aktu prawnego – nie ma potrzeby powielania definicji.</p>
37.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 2 pkt. 10	<p>SPOSTRZEŻENIE 13: Zwracamy uwagę, iż zgodnie z Załącznikiem III do rozdziału 7 Obwieszczenia Nr 6 Prezesa Urzędu Cywilnego z dnia 2 czerwca 2015 r. w sprawie Instrukcji Technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, uzupełnionym Obwieszczeniem Nr 7 Prezesa Urzędu Cywilnego z dnia 20 maja 2016 r. w sprawie Instrukcji Technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, operator który w swojej</p>	<p>Nie uwzględniono. Jeśli operator zleca czynności podwykonawcy to podwykonawców dotyczą obowiązki operatora.</p>

			działalności korzysta z podwykonawców, sprawujących bezpośredni nadzór nad obsługą materiałów niebezpiecznych zobowiązany jest prowadzić dokumentację i archiwizować wstępne i okresowe szkolenia dotyczące materiałów niebezpiecznych.	
38.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 2 pkt 11	SPOSTRZEŻENIE 14: Przedstawione w projekcie ustawy określenie „opakowanie zbiorcze” jest zgodne z definicją ujętą w pkt. 3.1.1 części 1 Obwieszczenia Nr 6 Prezesa Urzędu Cywilnego z dnia 2 czerwca 2015 r. w sprawie Instrukcji Technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, uzupełnionego Obwieszczeniem Nr 7 Prezesa Urzędu Cywilnego z dnia 20 maja 2016 r. w sprawie Instrukcji Technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną. Projekt ustawy w rozdziale 1 art. pkt. 11 powinien zawierać odniesienie: „o którym mowa w części 1 Instrukcji Technicznych”.	Nie uwzględniono. Poprawnie legislacyjnie oraz definicja właściwa dla rozumienia projektu.
39.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 2 pkt 12	SPOSTRZEŻENIE 15: Przedstawione w projekcie ustawy określenie „państwo pochodzenia” nie jest zgodne z definicją ujętą w pkt. 3.1.1 części 1 Obwieszczenia Nr 6 Prezesa Urzędu Cywilnego z dnia 2 czerwca 2015 r. w sprawie Instrukcji Technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, uzupełnionego Obwieszczeniem Nr 7 Prezesa Urzędu Cywilnego z dnia 20 maja 2016 r. w sprawie Instrukcji Technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną. Zwracamy uwagę, że przez „państwo pochodzenia” rozumie się, kraj na terytorium którego przesyłka „po raz pierwszy” została załadowana na statek powietrzny.	Uwzględniono. Zmieniono brzmienie przepisu.
40.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 2 pkt 13	SPOSTRZEŻENIE 16: Wymagania określone w Instrukcjach Technicznych zostały szczegółowo opisane w pkt. 4.3 części 1 Instrukcji Technicznych. Projekt ustawy powinien zostać uzupełniony o konkretne odniesienie.	Nie uwzględniono. Projekt ustawy tam gdzie to niezbędne odnosi się do Załącznika 18 Konwencji Chicagowskiej.
41.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 2 pkt 14	SPOSTRZEŻENIE 17: „Road Feeder Service - Cargo Truck (RFS)” jest powszechnie stosowanym sposobem transportu materiałów niebezpiecznych na terytorium Europy. Wykorzystanie rejsowego pojazdu kołowego wykonującego transport w barwach linii lotniczej, pozwala pokonać długie dystanse, zwiększyć ilość obsługiwanych połączeń i lotnisk. Ponieważ RFS stanowi kluczowy element łańcucha transportowego w Polsce, dlatego powinien zostać uwzględniony w projekcie ustawy	Częściowo uwzględniono. Zmieniono brzmienie przepisu.
42.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 6 ust. 2	SPOSTRZEŻENIE 18: W projekcie ustawy nie przedstawiono definicji dla zatwierdzenia i odstępstwa, co w efekcie może skutkować niezrozumieniem lub niewłaściwym ich zastosowaniem. Projekt ustawy należy uzupełnić o właściwe sprecyzowanie, iż przez: Zatwierdzenie (Approval) - ustawodawca rozumie uprawnienie przyznawane przez odpowiednie władze krajowe do transportu materiałów niebezpiecznych zakazanych w pasażerskich lub towarowych	Nie uwzględniono. Definiowanie poprzez odniesienie – legislacyjnie poprawne, wystarczające na potrzeby projektu.

			statkach powietrznych lub innych celów, dla których przewóz jest możliwy po uzyskaniu zatwierdzenia zgodnie z Załącznikiem 18 i Instrukcjami Technicznymi; Odstępstwo (Exception) - ustawodawca rozumie uprawnienie przyznawane przez odpowiednie władze krajowe do transportu materiałów niebezpiecznych przewidujące zgodę na transport, mimo braku w Instrukcjach Technicznych możliwości do wydania zezwolenia na transport, ze względu na interes publiczny.	
43.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 8 ust. 2	SPOSTRZEŻENIE 19: Bez względu na powyższe zapisy, w transporcie materiałów niebezpiecznych istnieją uniwersalne uwarunkowania, które wnioskujący powinien zawrzeć na formularzu wniosku. Istotnym jest aby uzupełnić zapisy Art. 8 ust. 2 o następujące informacje: określenie do którego z wymienionych w Instrukcjach Technicznych numeru UN odnosi się wniosek; opis materiału niebezpiecznego uwzględniający prawidłową nazwę przewozową (nazwę techniczną jeśli występuje), klasę wraz z podklasami, grupę pakowania; transport indeks dla materiałów radioaktywnych ilość materiału niebezpiecznego; sposób przygotowania przesyłki oraz inne specjalne uwarunkowania, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa.	Nie uwzględniono. Informacje o których mowa w projekcie ustawy są rozumiane zgodnie z art. 8 ust. 2 pkt. 2 (po zmianach art. 6 ust. 2).
44.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 8 ust. 3	SPOSTRZEŻENIE 20: Jak zauważono w części IV uzasadnienia do projektu ustawy, język angielski jest powszechnie używanym językiem w lotnictwie cywilnym, możliwość złożenia wniosku, dodatkowych danych i dokumentów potwierdzających, że materiał niebezpieczny spełnia warunki transportu materiałów niebezpiecznych określone w załączniku 18 oraz Instrukcjach Technicznych, w znacznym stopniu ułatwi adresatom norm przygotowanie stosownej dokumentacji.	Informacyjnie. Projekt ustawy tam gdzie to niezbędne odnosi się do Załącznika 18 Konwencji Chicagowskiej.
45.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 11 ust.2	SPOSTRZEŻENIE 21: Należy uzupełnić poprawność zapisów art. 11 ust. 2 pkt. 6. Zgodne z Załącznikiem 18 i Instrukcjami Technicznymi, w transporcie powietrznym materiałów niebezpiecznych mówimy o: „Prawidłowej Nazwie Przewozowej” od angielskiego „Proper Shipping Name” (nie zaś o „Numerze UN” od angielskiego „UN Number” (nie zaś o „numery identyfikacyjny Narodów Zjednoczonych”, jak zapisano w projekcie).Co więcej, warto zaznaczyć, że przy podawaniu informacji klasyfikujących i identyfikujących dany materiał niebezpieczny, posługujemy się schematem odczytywania danych z Tabeli 3-1 Załącznika 18 i Instrukcji Technicznych w porządku od lewej do prawej - kolejno: numer UN, prawidłowa nazwa przewozowa (uzupełniona nazwą techniczną jeśli występuje), klasa, podklasy (jeśli występują), grupa pakowania (jeśli występuje).	Uwzględniono. Zmieniono brzmienie przepisu.
46.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 11 ust. 5	SPOSTRZEŻENIE 22: Jak zauważono w części IV uzasadnienia do projektu ustawy, język angielski jest powszechnie używanym językiem w lotnictwie cywilnym, możliwość złożenia wniosku, dodatkowych danych i dokumentów potwierdzających, że materiał niebezpieczny spełnia warunki transportu materiałów niebezpiecznych określone w załączniku 18 oraz Instrukcjach	Informacyjnie. Projekt ustawy tam gdzie to niezbędne odnosi się do Załącznika 18 Konwencji Chicagowskiej.

			Technicznych, w znacznym stopniu ułatwi adresatom norm przygotowanie stosownej dokumentacji.	
47.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 14 ust. 2	SPOSTRZEŻENIE 23: Projekt ustawy powinien zostać uzupełniony. Brakuje w nim zapisów narzucających na operatorów lotniczych nieprzewożących materiałów niebezpiecznych jako ładunków lub poczty zobowiązania do spełnienia wymogów w zakresie szkoleń. Wymagania określono w tabeli 1 - 5 Instrukcji Technicznych.	Informacyjnie. Projekt ustawy tam gdzie to niezbędne odnosi się do Załącznika 18 Konwencji Chicagowskiej. Kwestia uregulowana w art. 20 projektu.
48.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 14 ust. 3	SPOSTRZEŻENIE 24: Zaproponowana w projekcie ustawy definicja „podwykonawcy”, jako osoby fizycznej lub prawnej, która jest zaangażowana lub oferuje zaangażowanie w transport materiałów niebezpiecznych na rzecz lub w imieniu operatora lotniczego, co do zasady, wyczerpuje możliwość nazwania jej „innym podmiotem”. Jeśli ustawodawca w trakcie prac nad projektem, był w stanie wyodrębnić „inne podmioty”, to należałoby zastanowić się nad dodefiniowaniem pojęcia podwykonawca. Instrukcje Techniczne szczegółowo opisują obowiązki operatora, nie tylko względem transportu, ale również względem akceptacji, obsługi, załadunku i bezpieczeństwa	Informacyjnie. Zmieniono brzmienie przepisu. Projekt ustawy tam gdzie to niezbędne odnosi się do Załącznika 18 Konwencji Chicagowskiej.
49.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 15	SPOSTRZEŻENIE 25: Przedstawiony w projekcie ustawy zapis artykułu 15 został niewłaściwie przetłumaczony. Zarówno Załącznik 18, jak i Instrukcje Techniczne, wspominają o „osobie zgłaszającej” („a person offers”), a nie o „nadawcy”.	Nie uwzględniono. Definicja jest prawidłowa w myśl projektu ustawy.
50.	DGM Poland Sp. z o.o.	Art. 15 pkt 1	SPOSTRZEŻENIE 26: Należy zweryfikować poprawność zapisów przedstawionych w projekcie w zakresie wyżej wymienionych odniesień do Instrukcji Technicznych: Pkt 2.2 części 1 nie odnosi się bezpośrednio do materiałów niebezpiecznych zapakowanych poprzez zastosowanie odpowiednich opakowań. Odnosi się natomiast do wyłączeń dla materiałów niebezpiecznych operatora. Przypuszczalnie ustawodawca, chciał powołać się na pkt 2.5 części 1 (opisujący wyjątki dla materiałów niebezpiecznych w ilościach ograniczonych);	Uwzględniono. Projekt ustawy tam gdzie to niezbędne odnosi się do Załącznika 18 Konwencji Chicagowskiej.