



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DL-2.0530.2.2024
Warszawa, 02 sierpnia 2024



Zawiadomienie o sposobie załatwienia petycji

Na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), zwanej dalej „ustawą o petycjach”, w związku z petycją z dnia 6 maja 2024 r., otrzymaną przez Ministra Infrastruktury w dniu 6 maja 2024 r., w sprawie zgłaszania na podstawie art. 38 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), dalej jako „Konwencja chicagowska”, odchyień w polskim prawie lotniczym od międzynarodowych norm i zasad postępowania (SARPs) oraz Procedur Służb Żeglugi Powietrznej (PANS) ICAO, niniejszym Minister Infrastruktury zawiadamia, że petycja została uwzględniona częściowo.

Uzasadnienie

Minister Infrastruktury otrzymał petycję z dnia 6 maja 2024 r., w której wnoszący petycję wniósł o podjęcie „pilnych działań w zakresie publikacji i zgłaszania różnic pomiędzy obowiązującymi w Polsce przepisami lotniczymi a Normami i Zalecanymi Metodami i Zasadami Postępowania (SARPs) oraz Procedurami Służb Żeglugi Powietrznej (PANS) ICAO zgodnie z Artykułem 38 Konwencji Chicagowskiej” w celu „przywrócenia praworządności oraz zapewnienia zgodności z Artykułem 38 Konwencji Chicagowskiej”. Do powyższych działań, które według wnoszącego petycję Minister Infrastruktury miał podjąć, należało:

- „1. Przeprowadzenie audytu wewnętrznego oraz ewentualnie w PAŻP i Urzędzie Lotnictwa Cywilnego (ULC) w celu potwierdzenia naruszeń Art. 38 Konwencji Chicagowskiej i ustalenia obszaru odpowiedzialności.*
- 2. Niezwłoczne zgłoszenie i opublikowanie wszystkich istniejących różnic między krajowymi przepisami a normami ICAO.*
- 3. Wdrożenie skutecznych procedur zgłaszania zgodnie z Art. 38 Konwencji Chicagowskiej i publikacji różnic w rozdziale GEN 1.7 AIP Polska.*
- 4. Egzekwowanie przestrzegania międzynarodowych zobowiązań w zakresie bezpieczeństwa lotniczego.”*

Mając na uwadze przedmiot petycji z dnia 6 maja 2024 r. i zakres wniosków w niej podniesionych, Minister Infrastruktury zwrócił się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, dalej jako „Prezes ULC”, o przedłożenie stanowiska w sprawie.

Po przeanalizowaniu petycji oraz zapoznaniu się ze stanowiskiem Prezesa ULC, Minister Infrastruktury informuje, co następuje.

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, dalej jako „ICAO” jest organizacją międzynarodową zajmującą się kwestiami międzynarodowego cywilnego transportu lotniczego. Jednym z uprawnień ICAO, przyznanych przez Konwencję chicagowską, jest przyjmowanie międzynarodowych norm i zaleconych metod postępowania, w formie załączników do Konwencji chicagowskiej.

Zgodnie z art. 37 Konwencji chicagowskiej umawiające się państwa zobowiązały się do współpracy *„w celu zapewnienia najwyższego możliwego w praktyce ujednostajnienia przepisów, norm, zasad postępowania i organizacji w odniesieniu do statków powietrznych, personelu, dróg lotniczych i służb pomocniczych we wszelkich przypadkach, w których takie ujednostajnienie może ułatwić i ulepszyć żeglugę powietrzną”*. Aby umożliwić powyższe, ICAO zostało uprawnione do przyjmowania m.in. międzynarodowych norm i zaleconych metod postępowania.

Art. 38 konwencji chicagowskiej stanowi, że *„każde Państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek ze wspomnianych międzynarodowych norm lub zasad postępowania albo całkowite dostosowanie wprowadzonych przez siebie przepisów lub metod postępowania do międzynarodowych norm i zasad postępowania w przypadkach ich zmian, albo które uważa za konieczne wprowadzenie przepisów lub metod postępowania, różniących się pod jakimkolwiek względem od przepisów i metod postępowania ustalonych zgodnie z normami międzynarodowymi, powinno niezwłocznie podać do wiadomości Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego różnice zachodzące między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe (...)”*.

W tym miejscu Minister Infrastruktury, zwraca uwagę na problematykę wiążącego charakteru międzynarodowych norm i zaleconych metod postępowania, a także formy ich wdrożenia do krajowego porządku prawnego.

W opinii Rady Legislacyjnej przy Prezesie Rady Ministrów z dnia 30 września 1998 r., sygn. R4.032-51-98, dotyczącej wprowadzenia do porządku prawnego Rzeczypospolitej Polskiej prawa tworzonego przez ICAO, dalej jako „opinia Rady Legislacyjnej”, wskazano, że *„normy zawarte w uchwałach ICAO nie podlegają bezpośredniemu stosowaniu w polskim porządku prawnym, ale wymagają ich transportowania do polskiego prawa”*. Taka implementacja do krajowego systemu prawnego powinna mieć miejsca na poziomie ustawy oraz za pomocą wydanych na jej podstawie aktów wykonawczych.

W zakresie art. 37 i 38 konwencji chicagowskiej ww. opinii Rady Legislacyjnej wyjaśniono, że *„Można jednak wyróżnić pewną kategorię norm prawa międzynarodowego, które są bezpośrednio adresowane do podmiotów prawa wewnątrz państw, np. do obywateli i wobec tego mogą być bezpośrednim, źródłem ich praw (a nawet obowiązków), bez potrzeby ich transponowania przez właściwe organy państwowe do wewnętrznego porządku prawnego. Takie normy prawa międzynarodowego nazywa się właśnie normami samowykonalnymi”*, ale *„wobec wyraźnego brzmienia intencji art. 37 i 38 konwencji chicagowskiej, uchwały ICAO nie zawierają norm samowykonalnych, nie znajduje do nich zastosowania art. 91 ust. 3 Konstytucji”*.

Tożsame wnioski zostały przedstawione w opinii prawnej Biura Legislacyjnego Sejmu RP z dnia 17 września 2009 r. na temat zgodności z Konstytucją oraz ustawami formy ogłaszania załączników do Konwencji chicagowskiej, dalej jako „opinia prawna Biura Legislacyjnego Sejmu RP”. W przedmiotowym dokumencie wskazano następujące tezy:

„1. Załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. nie mają charakteru normatywnego i są jedynie opracowanymi, na bazie instytucjonalnej Konwencji, międzynarodowymi normami i zaleconymi metodami postępowania. Z tego też względu, załączniki te nie podlegają procedurze ratyfikacyjnej.

2. Wprowadzenie międzynarodowych norm i metod postępowania do polskiego porządku prawnego (tak aby miały one charakter obowiązujący) wymaga – w zależności od przedmiotu regulacji - bądź zmiany ustawy Prawo lotnicze, bądź wydania (zmiany) odpowiedniego rozporządzenia wykonawczego.

3. Oświadczenie rządowe z dnia 20 sierpnia 2003 r. w sprawie mocy obowiązującej załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U. nr 146, poz. 1413) nie nadaje wymienionym w nim załącznikom samoistnej mocy obowiązującej, nadal bowiem konieczne jest implementowanie zawartych w nich postanowień regulujących prawa i obowiązki podmiotów stosujących prawo do tekstu ustawy lub odpowiedniego rozporządzenia.

4. Przyjęta forma ogłaszania załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym nie jest sprzeczna z art. 88 w zw. z art. 87 ust. 1 Konstytucji, nie zawierają one bowiem przepisów prawa powszechnie obowiązującego”.

Co więcej w opinii prawnej Biura Legislacyjnego Sejmu RP wskazano, że „do opublikowanych w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego załączników nie można stosować zasad warunkujących ratyfikację przez Polskę umów międzynarodowych (art. 89 Konstytucji). Zasady i normy, wynikające z treści wydawanych w trybie art. 54 w zw. z art. 37 Konwencji załączników, mogą uzyskać moc powszechnie obowiązującą jedynie w oparciu o odpowiednie przepisy rangi ustawowej lub podustawowej, przenoszące treść tych załączników do prawa polskiego”.

W związku z powyższym należy dojść do konstatacji, że normy i zalecone metody postępowania ICAO, aby stały się wiążące wobec ogółu obywateli (a nie samych państw członkowskich) i powstała konieczność dostosowania prawa krajowego do tych norm i zaleconych metod postępowania ICAO, państwo członkowskie ICAO musi wdrożyć wyżej wspomniane przez wewnątrz akt normatywny, w przypadku Polski – przez ustawę lub rozporządzenia, których upoważnienie do wydania musi być wyrażone w ustawie. Opublikowanie w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego załączników do Konwencji chicagowskiej nie nadaje im charakteru prawa powszechnie obowiązującego i wiążącego.

Jednocześnie Minister Infrastruktury wskazuje, że Zbiór Informacji Lotniczych – Polska (AIP Polska) to publikacja stanowiąca źródło informacji stałych i informacji o czasowych zmianach o charakterze długotrwałym. AIP Polska ma charakter tylko informacyjny. Dopóki w prawie krajowym nie zostaną wdrożone normy z konkretnego Załącznika

do Konwencji chicagowskiej, to AIP Polska nie będzie odzwierciedlać żadnych informacji w tym zakresie.

W petycji z dnia 6 maja 2024 r. zostały ujęte konkretne domniemane naruszenia w zakresie:

1. Załącznika 1. Personel Lotniczy do Konwencji chicagowskiej;
2. Załącznika 2. Przepisy ruchu lotniczego do Konwencji chicagowskiej;
3. Załącznika 6. Operacje lotnicze do Konwencji chicagowskiej;
4. Załącznika 11. Służby Informacji Lotniczej do Konwencji chicagowskiej (Minister Infrastruktury wskazuje, że prawidłowa nazwa to „Załącznik 11. Służby Ruchu Lotniczego”);
5. Załącznika 15. Służby Informacji Lotniczej do Konwencji chicagowskiej.

Ad 1. W zakresie naruszenia dot. Załącznika 1. Personel Lotniczy do Konwencji chicagowskiej, Minister Infrastruktury informuje, że zarzut stał się bezprzedmiotowy ze względu na aktualizację wprowadzoną do AIP Polska w dniu 13 czerwca 2024 r. AIP Polska nie zawiera już informacji, o których mowa w petycji z dnia 6 maja 2024 r.

Ad 2. W zakresie naruszenia Załącznika 2. Przepisy ruchu lotniczego do Konwencji chicagowskiej, Minister Infrastruktury wskazuje, że problematyka dot. wątpliwości związanych z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. poz. 617) została omówiona przez Ministra Infrastruktury w ogłoszeniu o załatwieniu petycji wielokrotnej w sprawie nowelizacji ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z późn. zm.) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące, a także podjęcia działań przywracających praworządność w nadzorowanym przez Ministerstwo Infrastruktury organie, obejmującej petycję z dnia 4 marca 2024 r., skierowaną do Ministra Infrastruktury, petycję z dnia 14 marca 2024 r. skierowaną do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz petycję z dnia 14 marca 2024 r. skierowaną do Ministra Klimatu i Środowiska. W trakcie prac nad planowaną zmianą ww. rozporządzenia zostaną uwzględnione przepisy prawa Unii Europejskiej, a także zostaną wzięte pod uwagę przepisy międzynarodowe. Ewentualne różnice pomiędzy projektowaną regulacją a normami ICAO objętymi Załącznikiem 2. do Konwencji chicagowskiej powinny znaleźć odzwierciedlenie w AIP Polska.

Ponadto w petycji z dnia 6 maja 2024 r. podniesiono, że *„nie opublikowano również w AIP różnicy dotyczącej szerszej niż w Załączniku 2 definicji „ruchu lotniczego”, dla ochrony którego wykorzystuje się strefy ruchu lotniskowego (ATZ) i gdzie stosownie do zawartej tam uwagi „Statek powietrzny jest w pobliżu (sąsiedztwie - vicinity) lotniska, gdy znajduje się w kręgu nadlotniskowym, względnie wchodzi w ten krąg lub z niego wychodzi.”. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni w § 5. 1 lit. 1) rozszerza wykorzystanie ATZ ponad tę definicję (zadania szkoleniowe), co może prowadzić do niejasności i niezgodności w interpretacji przepisów”.*

Minister Infrastruktury wskazuje, że w rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej

oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2019 r. poz. 619), dalej jako „rozporządzenie w sprawie struktury przestrzeni powietrznej”, nie rozszerza definicji ATZ, a więc nie stanowi odstępstwa, o którym mowa w art. 38 Konwencji chicagowskiej, wymagającej zgłoszenia do ICAO i opublikowania w AIP Polska, o czym poniżej.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej, w skład przestrzeni niekontrolowanej wchodzi ATZ. Zgodnie z tym przepisem ATZ stanowi przestrzeń powietrzną nad cywilnym lotniskiem niekontrolowanym i przylegającym terenem niezbędnym do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych – dla której określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej. Wątpliwość wnoszącego petycję budzi dodanie „zadań szkoleniowych” w treści tego przepisu.

Zgodnie z art. 2 pkt 26 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010, dalej jako „rozporządzenie SERA”, „ruch lotniczy” oznacza ruch wszystkich statków powietrznych podczas lotu oraz na polu manewrowym lotniska. Tożsama definicja została ujęta w Załączniku 2. Przepisy ruchu lotniczego do Konwencji chicagowskiej.

Zgodnie z art. 2 pkt 9 rozporządzenia SERA „ruch lotniskowy” oznacza wszelki ruch na polu manewrowym lotniska i ruch wszystkich statków powietrznych wykonujących loty w sąsiedztwie lotniska. Statek powietrzny wykonujący loty w sąsiedztwie lotniska oznacza m.in. statek wchodzący w krąg nadlotniskowy lub go opuszczający.

Zgodnie z art. 2 pkt 11 rozporządzenia SERA „strefa ruchu lotniskowego” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, ustanowioną wokół lotniska dla ochrony ruchu lotniskowego.

Minister Infrastruktury wskazuje, że loty szkoleniowe wpisują się w definicję ruchu lotniczego. A więc 5 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej rozszerza wykorzystania ATZ ponad definicje „ruchu lotniczego” czy „ruchu lotniskowego”, wynikające z przepisów rozporządzenia SERA.

Ad 3. W zakresie naruszenia Załącznika 6. Operacje lotnicze do Konwencji chicagowskiej, Minister Infrastruktury wskazuje, że normy określone w ww. Załączniku zostały wdrożone do stosowania rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. poz. 2609). W związku z brakiem wdrożenia zmian, które zostały od tego czasu wprowadzone do Załącznika 6 do Konwencji chicagowskiej, należy zwrócić uwagę na przytoczone powyżej wyjaśnienia dotyczące norm samowykonalnych i tym samym obowiązywanie norm w brzmieniu, w którym zostały ujęte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.

Niezależnie od powyższego, Minister Infrastruktury informuje, że Prezes ULC przekazał informację o podjęciu wstępnych prac nad nowelizacją rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji

statków powietrznych. Ponadto, zgodnie z deklaracją Prezesa ULC, różnice pomiędzy projektowaną regulacją a normami ICAO objętymi aktualnym Załącznikiem 6. do Konwencji chicagowskiej znajdują odzwierciedlenie w AIP Polska.

Jednocześnie wskazuje się, że Minister Infrastruktury nie otrzymał jeszcze od Prezesa ULC wniosku o podjęcie prac legislacyjnych wraz z projektem rozporządzenia zmieniającego ww. rozporządzenie.

- Ad 4.** W zakresie naruszenia Załącznika 11. Służby Ruchu Lotniczego do Konwencji chicagowskiej, Minister Infrastruktury informuje, że problem został zidentyfikowany i prowadzone są analizy, których ewentualnym wynikiem będzie nowelizacja przepisów rozporządzenia w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej.
- Ad 5.** W zakresie naruszenia Załącznika 15. Służby Informacji Lotniczej do Konwencji chicagowskiej, Minister Infrastruktury informuje, że w dniu 7 czerwca 2024 r. opublikowano obwieszczenie nr 15/2024 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 6 czerwca 2024 r. w sprawie ogłoszenia wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 10066 „Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Informacją Lotniczą” (Dz. Urz. ULC poz. 25). Ponadto Prezes ULC skierował do Ministra Infrastruktury wnioski o podjęcie prac legislacyjnych nad projektem rozporządzenia nowelizującego rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie służby informacji lotniczej (Dz. U. z 2021 r. poz. 878), w którym to m.in. zaproponowano zmianę przepisu określającego sposób i warunki zapewniania służby informacji lotniczej w zakresie publikacji Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych, do którego dodaje się wymagania określone w ww. Doc 10066. Dalsze działania Ministra Infrastruktury w tej sprawie uzależnione są od wyników analizy przedmiotowego wniosku Prezesa ULC.

Minister Infrastruktury podkreśla, że wszelkie wystąpienia oraz wątpliwości kierowane do resortu są rzetelnie i kompleksowo analizowane. W ramach powyższego Minister Infrastruktury zwraca się do podmiotów nadzorowanych i podległych o przedstawienie wyjaśnień oraz stanowisk. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmowane są działania zmierzające do ich eliminacji, m.in. poprzez nowelizację obowiązujących przepisów, czy też wydawanie wytycznych dla podmiotów nadzorowanych i podległych. Identyfikowanie nieprawidłowości ma również miejsce w ramach podejmowanych przez Ministra Infrastruktury czynności nadzorczych oraz kontroli przeprowadzanych okresowo zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Pouczenie

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 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 (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Pani/Pana danych osobowych jest minister właściwy do spraw transportu z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia petycji na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 572);
- 3) podstawą przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego; w przypadku wyrażenia przez Pana zgody na udostępnienie imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, podstawą prawną przetwarzania jest udzielona zgoda;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpoznania zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach;
- 6) posiada Pani/Pan prawo do:
 - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
 - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie, w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze danych,
 - cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, co jednak nie będzie miało wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
 - wniesienia skargi do organu nadzorczego – Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Pani/Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Pani/Pana dane osobowe w zakresie rozpatrywania petycji będą przechowywane przez Administratora danych przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164), po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;

- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl; z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Pani/Pana danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.