



**Article citation info:**

Jafernik, H., Fellner, R. Legal environment and operation of general aviation aerodromes – the overview. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*. 2015, **89**, 37-46. ISSN: 0209-3324. DOI: 10.20858/sjsutst.2015.89.4.

Henryk JAFERNIK<sup>1</sup>, Radosław FELLNER<sup>2</sup>

## LEGAL ENVIRONMENT AND OPERATIONS AT GENERAL AVIATION AERODROMES - THE OVERVIEW

**Summary.** The functioning of general aviation aerodromes in Poland are regulated by more than 20 national and international legal acts. Knowledge about air law and its application ensures safe operations and flights at aerodromes and airfields. This paper summarizes source of law for general aviation and associated with its development strategies and reports. In the development of general aviation important role play small aerodromes, which are a “meeting point” for air transport sector and local economy, increase investments and tourism attractiveness of the region as well as are "meaningful way for the development of the region". Despite this, there is no legal act comprehensively regulating the issue of financial support for investment at important local aerodromes.

**Keywords:** aviation, general aviation, aerodrome, air law

## OTOCZENIE PRAWNE A FUNKCJONOWANIE LOTNISK LOTNICTWA OGÓLNEGO – PRZEGLĄD ZAGADNIEŃ

**Streszczenie.** Funkcjonowanie lotnisk lotnictwa ogólnego reguluje w Polsce ponad 20 krajowych i międzynarodowych aktów prawnych. Ich znajomość i stosowanie gwarantuje bezpieczną eksploatację lotnisk i lądowisk, jak również bezpieczne wykonywanie operacji lotniczych. W artykule przedstawiono

<sup>1</sup> Faculty of Transport, The Silesian University of Technology, Krasińskiego 8 Street, 40-019 Katowice, Poland. E-mail: henryk.jafernik@polsl.pl.

<sup>2</sup> Civil Aviation Personnel Education Centre Silesian University of Technology, Krasińskiego 8 Street, 40-019 Katowice, Poland. E-mail: rfellner@wp.pl.

w sposób przeglądowy źródła prawa dla lotnictwa ogólnego oraz związane z jego rozwojem strategię i opracowania. W rozwoju lotnictwa ogólnego doniosłą rolę pełnią małe lotniska. Będąc miejscem „styku” sektora transportu lotniczego z lokalną gospodarką, zwiększają atrakcyjność inwestycyjną i turystyczną regionu, stanowiąc jednocześnie „sensowny sposób na rozwój regionu”. Mimo to nadal nie istnieje żaden akt prawny regulujący wyczerpująco kwestię wsparcia finansowego inwestycji na lotniskach o znaczeniu lokalnym.

**Słowa kluczowe:** lotnictwo, lotnictwo ogólne, lotnisko, prawo lotnicze

## 1. WSTĘP

Funkcjonowanie lotnisk lotnictwa ogólnego reguluje w Polsce ponad 20 krajowych i międzynarodowych (unijnych) aktów prawnych. Ich znajomość i stosowanie gwarantuje bezpieczną eksploatację lotnisk i lądowisk, jak również bezpieczne wykonywanie operacji lotniczych. W niniejszym artykule przedstawiono w sposób przeglądowy źródła prawa dla lotnictwa ogólnego oraz związane z jego rozwojem strategię i opracowania [11, 16].

## 2. ŹRÓDŁA PRAWA DLA LOTNICTWA OGÓLNEGO

Wyróżnia się następujące źródła prawa lotniczego:

- 1) krajowe akty prawne (ustawa Prawo lotnicze) i przepisy wykonawcze (rozporządzenia ministra właściwego ds. transportu, obwieszczenia prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego),
- 2) akty prawne i nielegislacyjne organizacji międzynarodowych,
- 3) dwustronne umowy międzynarodowe,
- 4) zwyczaje prawne [24],
- 5) orzeczenia sądów i trybunałów (w wybranych państwach i organizacjach),
- 6) międzynarodowe konwencje sygnowane przez poszczególne państwa – w tym przypadku na sygnatariuszy konwencji nałożony jest obowiązek stanowienia prawa zgodnego z prawem międzynarodowym lub dostosowania już obowiązujących przepisów do międzynarodowych.

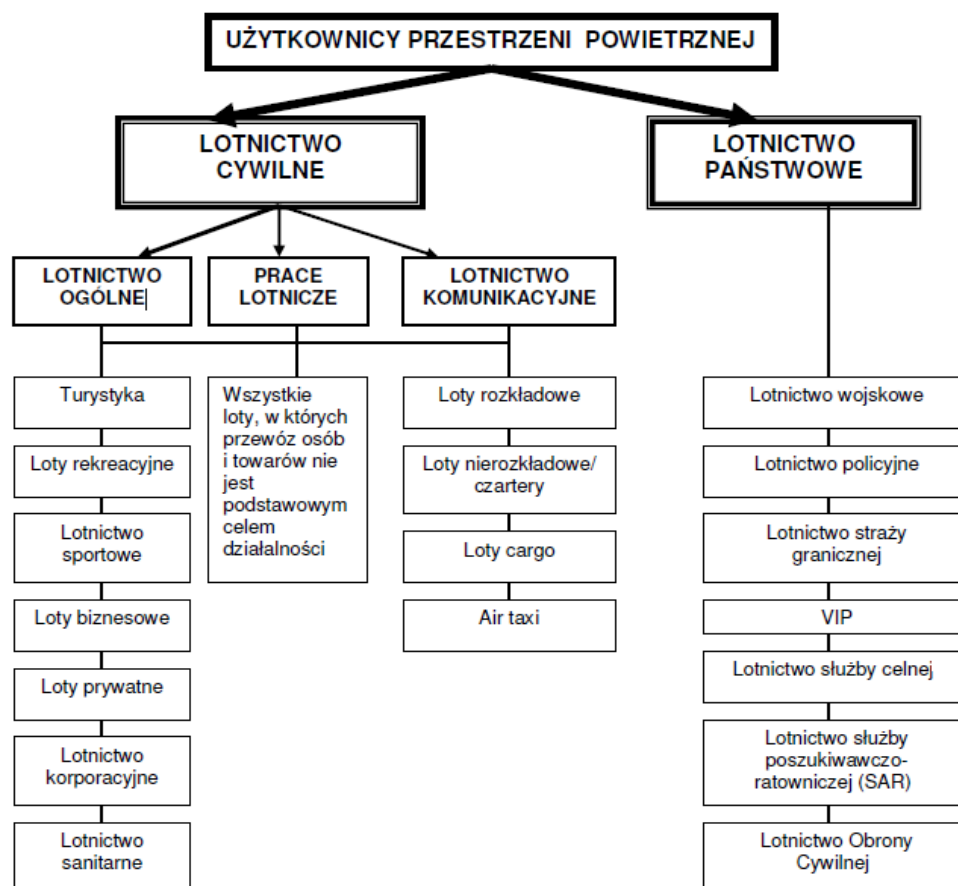
Istotnym źródłem norm i standardów dla lotnictwa cywilnego, w tym podmiotów działających w sektorze lotnictwa ogólnego (General Aviation - GA), jest Unia Europejska, której prawodawstwo jest nadrzędne względem prawa krajowego. W systemie prawnym UE odnajdujemy pierwotne oraz wtórne źródła prawa. Do źródeł pierwotnych zalicza się traktaty założycielskie i akcesyjne. Do źródeł wtórnych należą zaś rozporządzenia, dyrektywy, decyzje, opinie i zalecenia, komunikaty, białe i zielone księgi oraz umowy zawarte przez UE z innymi państwami oraz między jej instytucjami [2]. Dorobek prawny UE, tzw. „acquis communautaire”, obejmuje wszystkie elementy łańcucha transportu lotniczego, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo statku powietrznego, użytkowników przestrzeni powietrznej, jak również infrastruktury. Do elementów tych należą: statki powietrzne znajdujące się na terytorium państw członkowskich, porty lotnicze obsługujące lotnictwo cywilne, operatorzy zapewniający usługi w takich portach oraz podmioty dostarczające towary lub świadczące usługi dla lub za pośrednictwem takich portów, pasażerowie, bagaż, ładunek, zaopatrzenie portu lotniczego i lotu, personel ochrony i sprzęt ochronny [3]. Wyróżnia się przy tym dwa znaczenia pojęcia „bezpieczeństwo”:

- ochrona lotnictwa (ang. aviation security) – oznacza połączenie środków oraz zasobów ludzkich i materialnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, tj. zniszczeniem infrastruktury lotniczej lub statku powietrznego, porwaniem lub umieszczeniem na jego pokładzie urządzeń i substancji mogących stanowić zagrożenie dla życia pasażerów; dotyczy zabezpieczenia technicznego obszaru wewnętrznego, czyli terminali, obsługi ruchu pasażerskiego i bagażowego oraz zewnętrznego, czyli ruchu i pasów startowych, infrastruktury lotniska [25];
- bezpieczeństwo lotnicze (ang. safety) – obejmuje parametry techniczne i przepisy skierowane do produkcji i użytkowania statków powietrznych, dzięki którym poziom ryzyka wyrządzenia szkody, wystąpienia usterki lub pojawienia się błędu jest niższy od maksymalnego poziomu zaakceptowanego przez uprawniony do tego organ.

Organy UE regulują powyższe kwestie najczęściej za pomocą rozporządzeń. Gwarantują one bowiem jednakowe obowiązywanie przepisów we wszystkich państwach członkowskich. Doniosłą rolę w systemie bezpieczeństwa pełnią także organizacje lotnicze, jak podlegająca UE Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (European Aviation Safety Agency – EASA).

### **3. LOTNICTWO OGÓLNE – PROBLEMY DEFINICYJNE**

EASA, dostrzegając rolę i znaczenie GA w budowie bezpieczniejszego europejskiego transportu lotniczego, opracowała w 2012 r. Europejską Strategię Bezpieczeństwa dla Lotnictwa Ogólnego, czyli tzw. mapę drogową (plan działań), mającą na celu ukierunkowanie rozwoju sektora w duchu minimum niezbędnych regulacji i minimalizowania wymogów administracyjnych [8]. Jednak przed szerszym opisaniem powyższego dokumentu warto uprzednio uściślić, co dokładnie rozumiane jest w literaturze przedmiotu przez pojęcie lotnictwa ogólnego. Otóż, ICAO definiuje operacje lotnictwa ogólnego (ang. general aviation operations) jako operacje z wykorzystaniem statków powietrznych, inne niż te wykonywane w ramach zarobkowego transportu lotniczego lub w ramach usług lotniczych, czyli dla innych celów niż regularny i czarterowy przewóz lotniczy [1]. Parlament Europejski z kolei zalicza do tego sektora wszelkie operacje wykonywane cywilnymi statkami powietrznymi, niestanowiące handlowego przewozu lotniczego, jak również operacje cywilnych statków powietrznych wykonywane na żądanie i za wynagrodzeniem, w tym wyspecjalizowane prace lotnicze (kartografia lotnicza, prace agrolotnicze, gaszenie pożarów, nadzorowanie ruchu drogowego, reklama powietrzna, patrolowanie), szkolenie lotnicze oraz lotnictwo rekreacyjne [21].



Rys. 1. Kategorie użytkowników przestrzeni powietrznej [16]

Europejski Zespół do spraw Bezpieczeństwa w zakresie Lotnictwa Ogólnego (European General Aviation Safety Team – EGAST) do lotnictwa ogólnego zalicza: lotnictwo biznesowe, prace napowietrzne, lotnictwo sportowe wyczynowe i latanie rekreacyjne (loty balonami, szybowcami, ultralekkimi samolotami, na lotniach) [6]. Dla tego właśnie sektora, w ramach przyjętej strategii, EASA rekomendowała wprowadzenie [7]:

- prostszych, „elastycznych” i mniej restrykcyjnych przepisów,
- uproszczonych procedur bezpieczeństwa i kontroli pasażerów, które nie obniżałyby w żaden sposób ich bezpieczeństwa i poziomu ochrony;
- integracji ruchu GA z Systemami Zdalnie Sterowanymi Statkami Powietrznymi (Remotely Piloted Aircraft Systems – RPAS), Bezzałogowymi Statkami Powietrznymi (Unmanned Aerial Vehicle - UAV),
- wymiany najlepszych praktyk w zakresie środków bezpieczeństwa w małych i średnich portach lotniczych,
- kultury bezpieczeństwa,
- możliwości delegowania niektórych uprawnień nadzorczych związkom i organizacjom lotnictwa sportowego i rekreacyjnego.

W rozwoju lotnictwa ogólnego doniosłą rolę pełnią małe lotniska. Jako miejsce „styku” sektora transportu lotniczego z lokalną gospodarką zwiększają atrakcyjność inwestycyjną i turystyczną regionu, stanowiąc jednocześnie „sensowny sposób na rozwój regionu” [5]. Mimo to nadal nie istnieje żaden akt prawny regulujący wyczerpująco kwestię wsparcia finansowego inwestycji na lotniskach (o znaczeniu lokalnym). Tego typu rozporządzenie, mimo początkowych zapowiedzi Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki

Morskiej w 2012 r. [14], nie weszło w życie, choć nadal widnieje w wykazie prac resortu [13]. Niemniej, kryterium, według którego oceniana jest zasadność zaangażowania środków publicznych na infrastrukturę lotniskową w przypadku projektów inwestycji dostosowujących infrastrukturę lotnisk niekomunikacyjnych do potrzeb lotniska komunikacyjnego oraz w przypadku podejmowania decyzji o budowie lotniska od podstaw, wynosi dla co najmniej 90% populacji regionu dostępność w odległości nieprzekraczającej 50 km w przypadku lotniska lokalnego obsługującego lotnictwo ogólne [16]. Lotniska pozostają ważnym elementem infrastruktury transportowej regionów, który podlega klasyfikacji według kryteriów technicznych lub ogólnych. W ramach kryteriów ogólnych lotniska dzielą się ze względu na [22]:

- 1) zakres ruchu statków powietrznych: międzynarodowe i krajowe,
- 2) charakter ruchu statków powietrznych: regularnego, nieregularnego,
- 3) dostępność dla użytkowników:
  - a) lotniska użytku publicznego, czyli otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości,
  - b) lotniska użytku wyłącznego – wykorzystywane przez zarządzającego tym lotniskiem, użytkowników lotniska wymienionych w dokumentacji rejestracyjnej tego lotniska oraz za zgodą zarządzającego lotniskiem – przez innych użytkowników lotniska,
- 4) właściciela:
  - a) państwowe – stanowiące własność Skarbu Państwa oraz innych państwowych osób prawnych. Zaliczamy do nich lotniska wojskowe, służby poszukiwawczo-ratowniczej (SAR) oraz służb porządku publicznego (policji, straży pożarnej, Straży Granicznej),
  - b) komunalne – stanowiące własność gminy oraz innych komunalnych osób prawnych,
  - c) prywatne – stanowiące własność osób fizycznych oraz osób prawnych innych niż państwowe i komunalne.

Według kryteriów technicznych lotniska dzielą się ze względu na:

- 1) umiejscowienie, na naziemne, nawodne lub znajdujące się na budynkach, platformach i statkach,
- 2) rodzaj drogi startowej, o nawierzchni sztucznej lub bez nawierzchni sztucznej,
- 3) wymagania techniczne i kod referencyjny lotniska określony w Załączniku 14: A, B, C, D, E, F,
- 4) rodzaj przyjmowanych statków powietrznych dla: samolotów, śmigłowców, szybowców,
- 5) kategorię podejść do lądowania, z drogą startową, nieprzyrządową, przyrządową z podejściem (nieprecyzyjnym, precyzyjnym kat. I, precyzyjnym kat. II, precyzyjnym kat. IIIA, precyzyjnym kat. IIIB, precyzyjnym kat. IIIC),
- 6) kategorię ochrony przeciwpożarowej lotniska: od 1 do 10 dla samolotów, od H1 do H3 dla śmigłowców.

Prawo lotnicze dopuszcza także tworzenie lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, które są wyłączone spod niektórych wymogów stawianych dużym lotniskom i portom lotniczym. Ponadto, z uwagi na rolę w polityce rozwoju kraju, wyróżnia się lotniska lokalne (gminne, powiatowe) i ponadlokalne (regionalne, krajowe), a ze względu na charakter przewozu: pasażerskie i cargo. Komitet Regionów UE w swojej opinii na temat perspektyw dotyczących przepustowości regionalnych portów lotniczych zaproponował podział europejskich portów lotniczych na pięć kategorii [15]:

- 1) duże węzły lotnicze (ponad 25 mln pasażerów, cztery porty lotnicze), to jest około 30% ruchu lotniczego w Europie,
- 2) krajowe porty lotnicze (10-25 mln pasażerów, 16 portów lotniczych), to jest około 35% ruchu lotniczego w Europie,
- 3) porty lotnicze (5-10 mln pasażerów, 15 portów lotniczych), to jest około 14% ruchu lotniczego w Europie,
- 4) porty lotnicze (1-5 mln pasażerów, 57 portów lotniczych), to jest około 17% ruchu lotniczego w Europie,
- 5) porty lotnicze (od 200 tys. do 1 mln pasażerów, 67 portów lotniczych), to jest około 4% ruchu lotniczego w Europie.

W klasyfikacji przyjętej na potrzeby rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (Trans-European Transport Network - TEN-T) wyróżnia się zaś porty lotnicze [4]:

- 1) międzynarodowe – gdy liczba obsługiwanych w ciągu roku pasażerów wynosi co najmniej 5 mln albo waga przewożonych w ciągu roku ładunków jest większa lub równa 150 000 ton,
- 2) unijne – gdy liczba pasażerów mieści się w przedziale od 1 mln minus 10% do 499 999 albo waga przewożonych w ciągu roku ładunków wynosi od 50 000 do 149 999 ton,
- 3) regionalne – gdy liczba pasażerów wynosi od 500 tys. do 899 999, z czego mniej niż 30% stanowią przeloty niekrajowe albo waga przewożonych w ciągu roku ładunków wynosi od 10 000 do 49 999 ton.

Eksploatację lotniska można rozpocząć wyłącznie po uprzednim złożeniu stosownych dokumentów, uzyskaniu zezwolenia od prezesa ULC i wpisaniu przez niego lotniska do rejestru lotnisk. Na dzień 14.09.2015 r. we wspomnianym rejestrze widniało 59 lotnisk cywilnych: 13 certyfikowanych lotnisk użytku publicznego (Chopina w Warszawie, Bydgoszcz - Szwedkowo, Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Katowice - Pyrzowice, Kraków - Balice, Łódź - Lublinek, Poznań - Ławica, Rzeszów - Jasionka, Szczecin - Goleniów, Warszawa - Modlin, Wrocław - Strachowice, Zielona Góra - Babimost, Lublin), 41 lotnisk użytku wyłącznego (w tym 31 lotnisk zarządzanych przez Aeroklub Polski), cztery lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji (Radom - Sadków, Olsztyn - Mazury, Kaniów, Mielec) [27]. Starty i lądowania statków powietrznych odbywających loty z przekroczeniem granicy państw członkowskich UE na lotniskach: Jelenia Góra, Masłów k. Kielc, Mielec, Mazury dawniej Szymany k. Szczytna, Zielona Góra-Babimost, Przylep k. Zielonej Góry, Lublin i Gdynia-Oksywie mogą być wykonywane w terminie określonym w przepisach, dotyczących lotniczych przejść granicznych. Od 2003 r. status lotnisk międzynarodowych straciły Biała Podlaska, Lubin, Świdnik k. Lublina, Warszawa-Babice.

W wykazie lądowisk cywilnych na dzień 31.08.2015 r. widniały 303 pozycje: 95 lądowisk samolotowych, 50 śmigłowcowych i 157 śmigłowcowych sanitarnych. Lądowiska podlegają wpisowi do ewidencji lądowisk na wniosek zgłaszającego lądowisko, który ma zgodę posiadacza nieruchomości, na której znajduje się lądowisko, po uzyskaniu pozytywnej opinii instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego i właściwej miejscowo gminy (wójta, burmistrza, prezydenta miasta). Lądowiska powinny być przy tym usytuowane na odpowiednio przygotowanym sztucznym lub naturalnym, zagęszczonym podłożu, odwodnionym i ukształtowanym powierzchniowo w przedziale dopuszczalnych nachyleń. Szczegółowe parametry techniczne dla lądowisk definiują wytyczne nr 17 prezesa ULC z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie określenia parametrów technicznych dla lądowisk.

#### 4. DOKUMENTACJA LOTNICZA A KULTURA BEZPIECZEŃSTWA

Funkcjonowanie w lotnictwie ogólnym wymaga znajomości nie tylko prawa, dotyczącego zarządzania infrastrukturą, ale także różnego rodzaju dokumentów o charakterze operacyjnym, związanym z wykonywaniem startów i lądowań. Za przykład może posłużyć stanowisko pracy pilota, który wykonuje rocznie kilkaset podejść do lądowania. Nie jest on w stanie zapamiętać wszystkich procedur, map i planów podejść do lądowania. Jedynie sensowne opisanie (udokumentowanie) tych czynności może pomóc w rozwiązaniu problemu. Dokumenty stosowane w GA dzielą się na wiele różnych rodzajów i służą różnorodnym celom. W dobie powszechnej informatyzacji w lotnictwie szerokie zastosowanie znalazły również dokumenty elektroniczne. Dokumenty stosowane w służbie informacji lotniczej (AIS) to podstawowe źródła wiedzy lotniczej o danym lotnisku i kraju. Stąd też muszą one spełniać najwyższe normy bezpieczeństwa. Istnieją następujące rodzaje dokumentów lotniczych:

- 1) Akty prawne i zalecane praktyki – ustawa Prawo lotnicze wraz z aktami wykonawczymi, uprzednio wspomniane prawo UE, normy ICAO, IATA, JAR, przeznaczone dla władz lotniczych, operatorów statków powietrznych, służb ruchu lotniczego, zarządzających lotniskami;
- 2) Zbiór Informacji Lotniczych (AIP) – oficjalny dokument państwowy, o statusie INFORMATORA, dla wszystkich zainteresowanych przepisami i procedurami stosowanymi w danym kraju;
- 3) Oficjalna dokumentacja dla załóg do stosowania w kabinie – przygotowywana na podstawie AIP przez różne firmy, np. Jeppesen;
- 4) Instrukcje operacyjne (INOP) – wewnętrzne przepisy dla wszystkich służb ruchu lotniczego, na bazie których podejmuje się decyzje operacyjne w wielu sprawach;
- 5) Tymczasowa dokumentacja operacyjna (tzw. NOTAM, Suplementy do AIP);
- 6) Poradniki, podręczniki, materiały szkoleniowe, zestawienia informacyjne – do wykorzystania przez wielu różnych użytkowników;
- 7) Zgłoszenia zdarzeń lotniczych i raporty o bezpieczeństwie w lotnictwie;
- 8) Cyfrowe źródła informacji, jak np. plan użycia przestrzeni powietrznej [18], serwis mapowy dla trasowych przeszkód lotniczych oraz serwis stref ochronnych LUN [27], pogodowe serwisy informacyjne [10], mapy lotnisk i lądowisk [9, 26], elektroniczna wersja AIP [17], a także aplikacje na urządzenia mobilne, takie jak: Air Navigation Fore Flight WingX Pro 7 Garmin Pilot Aviadroid Aviobook ASA Reader Traviader AviationABB AeroWeather Pro SkyDemon, Jeppesen Mobile FD, Sporty's IFR Communications, Flight Data Recorder Mobile, ATPL Dictionary, WhichAirline.

Znajomość powyższych źródeł wiedzy oraz praktyka pozwalają pilotom i zarządzającym lotniskami oraz lądowiskami zminimalizować ryzyko wystąpienia wypadków i incydentów lotniczych. Ustawa Prawo lotnicze definiuje wypadek jako zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które zaistniało od chwili, gdy jakkolwiek osoba weszła na jego pokład z zamiarem wykonania lotu, do momentu, gdy wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie opuściły ten statek powietrzny, i podczas którego:

- 1) jakkolwiek osoba – na pokładzie, po zetknięciu z fragmentem statku lub na skutek bezpośredniego oddziaływania strumienia gazów albo powietrza statku – doznała obrażeń ze skutkiem śmiertelnym lub poważnego obrażenia ciała,
- 2) statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji, w rezultacie czego naruszona została trwałość konstrukcji, pogorszeniu uległy techniczne lub lotne charakterystyki statku powietrznego, albo wymagane jest przeprowadzenie poważnego remontu, lub wymiana uszkodzonego elementu,
- 3) statek powietrzny zaginął lub znajduje się w miejscu, do którego dostęp jest niemożliwy.

Incydentem lotniczym jest natomiast zdarzenie inne niż wypadek lotniczy, związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na jej bezpieczeństwo. Poważnym incydem lotniczym jest zdarzenie, którego okoliczności zaistnienia wskazują, że nieomal doszło do wypadku lotniczego. Badaniem wypadków i incydentów lotniczych zajmują się Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWLLP) oraz Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL). W skład PKBWL wchodzi eksperci z zakresu Prawa lotniczego, szkolenia lotniczego, ruchu lotniczego, eksploatacji lotniczej, konstruktorzy lotniczy oraz lekarze specjaliści z zakresu medycyny lotniczej. Komisja zajmuje się wyłączenie wskazywaniem przyczyn wypadków i incydentów dla zapobieżenia podobnym zdarzeniom w przyszłości, a nigdy nie orzeka o winie i odpowiedzialności.

Składanie raportów na temat incydentów związanych z bezpieczeństwem, zdarzeń stwarzających ryzyko dla wykonywania lotów i uchybień wskazujących na istnienie zagrożeń mają kluczowe znaczenie dla poprawienia stanu bezpieczeństwa lotnictwa. Dlatego w 2008 r. w Polsce wprowadzono dobrowolny i poufny system zgłaszania informacji, mających wpływ na bezpieczeństwo lotów w lotnictwie cywilnym i nadzorujący go Zespół Lokalizacji Zagrożeń w Lotnictwie Cywilnym [12]. Zgłoszenia o zdarzeniach zbierane są także za pośrednictwem witryny PKBWL [20]. Informacje przekazywane są następnie do prezesa ULC prowadzącego stosowny rejestr wypadków. Na tej podstawie prezes ULC co roku przedstawia raport o stanie bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym.

Dobrowolne zgłaszanie przez pilotów i personel naziemny informacji o sytuacjach, które w ich opinii „stwarzają zagrożenie bieżące lub potencjalne” jest szeroko promowane przez instytucje krajowe oraz europejskie w ramach tzw. zasady „Just Culture”, czyli Kultury Sprawiedliwego Traktowania [23]. Państwowa Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP) definiuje „Just Culture” jako „atmosferę zaufania, w której ludzie są zachęceni do zgłaszania zdarzeń bądź informacji związanych z bezpieczeństwem przy jednoczesnym określeniu granicy pomiędzy zachowaniem dopuszczalnym a nie do zaakceptowania [19]. Celem jest upowszechnianie postawy zgłaszania błędów przez osoby, które same je popełniły, do których się przyczyniły lub za które odpowiedzialność ponoszą ich koledzy z pracy. Takie osoby są przy tym chronione przed postępowaniami wszczynanymi przeciwko nim przez pracodawcę oraz przed wszelkimi konsekwencjami lub postępowaniami sądowymi w związku z niezamierzonymi błędami, z wyjątkiem przypadków umyślnego rażącego niedbalstwa wyraźnie stwierdzonego jako takie. Unia Europejska dąży do tego, aby zasada „Just Culture” stała się obowiązującym standardem.

## 5. PODSUMOWANIE

Prawo lotnicze regulujące funkcjonowanie lotnictwa ogólnego stanowi dynamicznie rozwijającą się gałąź prawa. Tworzą ją międzynarodowe i krajowe akty prawne, publikacje międzynarodowych organizacji, dokumenty operacyjne czy zalecane normy i praktyki. W niniejszym opracowaniu przedstawiono skrótowo tylko wybrane zagadnienia związane z otoczeniem prawnym lotnisk lotnictwa ogólnego. Szczegółowe informacje oraz problematykę prawa lotniczego rozwinięto w monografii „Prawo i procedury lotnicze” [11].



## References

1. Aneks 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, „Eksploracja statków powietrznych”, Tom II, „Międzynarodowe lotnictwo ogólne - samoloty”, ICAO, wyd. 7, 2008. [Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation, “Operation of aircraft”, Volume II, “International General Aviation – Aeroplanes”, ICAO, ed. 7, 2008].
2. Baza aktów prawnych Unii Europejskiej. „Transport lotniczy”. 2015. [The base of European Union legislation. “Air transport”]. Available at: [http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?root\\_default=SUM\\_1\\_CODED%3D32,SUM\\_2\\_CODED%3D3205&obsolete=false](http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?root_default=SUM_1_CODED%3D32,SUM_2_CODED%3D3205&obsolete=false).
3. Bielski Marek, Andrzej Krawczyk. 2010. „Bezpieczeństwo ruchu lotniczego”. *Bezpieczeństwo pracy* 4: 10-13. ISSN 0137-7043. [In Polish: „Air traffic safety”].
4. Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Dz.U. L 204 z 5.8.2010. [Decision of the European Parliament and of the Council No. 661/2010 / EU of 7 July 2010 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network].
5. Doscocz Mikołaj. 2014. „Lotniska lokalne, czyli sensowny sposób na rozwój regionu”. *Dziennik Gazeta Prawna* 54: 13. ISSN: 2080-6744. [In Polish: „The local airport, which is a meaningful way to the development of the region”].
6. EASA. 2015. Available at: <http://www.easa.europa.eu>.
7. European Commission policy initiative on aviation safety and a possible revision of Regulation (EC) No 216/2008, RELATED A-NPA 2014-12 – RMT.0613 – 13.3.2015.
8. European General Aviation Safety Strategy. EASA, 2012.
9. Google. „Lądowiska i lotniska”. 2015. [„Landing sites and airports”]. Available at: <http://www.google.com/maps/d/viewer?mid=zGnSGT-KJ520.kRWy5VGBYyP0>
10. IMGW. „Produkty meteorologiczne dla lotnictwa”. 2015. [„Aviation weather products”]. Available at: <http://awiacja.imgw.pl/>.
11. Jafernik Henryk, Radosław Fellner. 2015. *Prawo i procedury lotnicze*. Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Śląskiej. ISBN: 978-83-7880-227-3. [In Polish: *Law and procedures for flights*].
12. Latajmy Bezpiecznie. „Zespół lokalizacji zagrożeń w lotnictwie cywilnym”. 2015. [In Polish: Fly Safely. “The team locations threats in civil aviation”]. Available at: <http://www.latajmybezpiecznie.org>.
13. MIR. „Projekty rozporządzeń – transport”. 2015. [In Polish: Draft regulations – Transport]. Available at: [http://mir.bip.gov.pl/dzial-transport/projekty\\_rozporzadzen\\_transport.html](http://mir.bip.gov.pl/dzial-transport/projekty_rozporzadzen_transport.html).
14. Odpowiedź sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej - z upoważnienia ministra - na interpelację nr 21537 w sprawie wsparcia finansowego gmin w zakresie rozbudowy niewielkich lokalnych lotnisk. [In Polish: Answer the Secretary of State in the Ministry of Transport, Construction and Maritime Economy - under the authority of the minister - the interpellation No. 21537 on financial support municipalities in the expansion of small local airports].
15. Opinia przyszłościowa Komitetu Regionów z dnia 2 lipca 2003 r. dotycząca przepustowości regionalnych portów lotniczych, CdR 393/2002. [In Polish: Outlook opinion of the Committee of the Regions of 2 July 2003 on the capacity of regional airports CdR 393/2002].
16. Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych. Przyjęty Uchwałą Nr 86/2007 Rady Ministrów w dniu 8 maja 2007 r., Ministerstwo Transportu, Warszawa, s. 89. [In Polish: Development Program network of airports and ground equipment. Adopted Resolution No. 86/2007 of the Council of Ministers on 8 May 2007. Ministry of Transport, Warsaw, p. 89].
17. PAŻP. „Służba Informacji Lotniczej (AIS)”. 2015. [In Polish: PANSA. „Aeronautical Information Service (AIS)”]. Available at: <http://www.ais.pansa.pl/>.
18. PAŻP. „AMC POLSKA”. 2015. [In Polish: PANSA. „AMC POLAND”]. Available at: <http://www.amc.pansa.pl>.
19. PAŻP. “Pierwsze w Polsce warsztaty prawnicze nt. „Just Culture” ”. 2015. [In Polish: PANSA. „Poland's first legal workshops on. „Just Culture” ”]. Available at: [http://www.pata.pl/aap/Just\\_Culture\\_13-14.05.2013.pdf](http://www.pata.pl/aap/Just_Culture_13-14.05.2013.pdf).

20. PKBWL. 2015. Available at: <http://www.mir.gov.pl/strony/zadania/transport/lotnictwo/bezpieczenstwo-w-ruchu-lotniczym/>.
21. Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lutego 2009 r. w sprawie planu działań na rzecz stabilnej przyszłości lotnictwa ogólnego i korporacyjnego (2008/2134(INI)), Dz.U. C 67E z 18.3.2010, str. 5-10. [European Parliament resolution of 3 February 2009 on an Agenda for Sustainable Future in General and Business Aviation (2008/2134 (INI)), OJ C 67E of 18.3.2010, p. 5-10].
22. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 5 lipca 2013 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk, Dz.U. 2013, poz. 810 z późn. zm. [In Polish: Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy dated 5 July 2013. On the classification of airports and airfields register].
23. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007, Dz.U. L 122 z 24.4.2014, str. 18-43. [Regulation of the European Parliament and of the Council (EU) No 376/2014 of 3 April 2014 on reporting and analysis of incidents in civil aviation and the action taken in connection with follow-up, changes in regulation of the European Parliament and of the Council (EU) No 996/2010 and repealing Directive 2003/42 / EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulations (EC) No 1321/2007 and (EC) No 1330/2007, OJ L 122, 24.4.2014, p. 18-43].
24. Stelmach Anna., Andrej Novák, Alena Novák Sedláčková. 2012. *Międzynarodowe regulacje prawno-organizacyjne w lotnictwie cywilnym*. Radom: Wydawnictwo Naukowe Instytutu Technologii Eksploatacji. ISBN 978-83-7789-114-8. [In Polish: *International legal and organizational regulations in civil aviation*].
25. Sztucki Jarosław, Marek Gašior, Grzegorz Zajac. 2011. *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*. Wrocław: Dolnośląska Szkoła Wyższa Wydawnictwo Naukowe. [In Polish: *Managing the safety of civil aviation*].
26. Serwis "Dla Pilota". "Wykaz lotnisk". 2015. [In Polish: Service "For The Pilot". "The list of airports"]. Available at: <http://lotniska.dlapilota.pl/>.
27. ULC. „Rejestr lotnisk i ewidencja lądowisk”. 2015. [In Polish: Registry airports and airstrips]. Available at: <http://www.ulc.gov.pl/pl/lotniska/rejestr-lotnisk-i-ewidencja-ladowisk>.

Received 11.04.2015; accepted in revised form 28.08.2015



Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License