

„EKOLOGICZNE LOTNISKA” – REGULACJE PRAWNE W PRZEDMIOCIE FUNKCJONOWANIA PROŚRODOWISKOWEJ INFRASTRUKTURY LOTNICZEJ

DATA PRZESŁANIA: 15.11.2017, DATA AKCEPTACJI: 03.04.2018, KOD JEL: K23

Katarzyna Biskup

Wydział Administracji i Nauk Społecznych, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz
e-mail: k.biskup@ukw.edu.pl

STRESZCZENIE

W związku z ciągłym rozwojem lotnictwa cywilnego, a co za tym idzie, infrastruktury lotniczej zarządzający portami lotniczymi stoją przed wyzwaniem zminimalizowania ich negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne. Istotnym aspektem pracy jest wskazanie za pomocą metody formalno-dogmatycznej na pojęcie ekologicznych lotnisk, również w kontekście zasady zrównoważonego rozwoju. Dodatkowo za pomocą metody prawno-dogmatycznej wykazano, iż istnieje szereg regulacji, które zapewniają ochronę środowiska naturalnego przed działalnością lotniczą. Ponadto, w ramach pracy wykazano, iż dodatkowe działania organizacji, w tym między innymi ACI, mogą prowadzić do wypracowania standardów w zakresie dbałości o środowisko naturalne przez porty lotnicze.

SŁOWA KLUCZOWE

lotnisko, środowisko, ekologia

WPROWADZENIE

Rozwój infrastruktury lotniczej, a co za tym idzie, internacjonalizacja usług świadczonych przez przewoźników lotniczych w dłuższej perspektywie mogłyby doprowadzić do degradacji środowiska naturalnego. Aby zapobiec tej sytuacji, wprowadza się szereg regulacji, które mają w konsekwencji doprowadzić do zabezpieczenia środowiska naturalnego. Są to między innymi ograniczenia emisji dwutlenku węgla czy hałasu wytwarzanego przez infrastrukturę lotniczą oraz statki powietrzne.

Przyjąć należy, że na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ochrona środowiska jest jednym z nadrzędnych zadań wprowadzonych przez ustawę zasadniczą w art. 5 (Konstytucja, 1997). Nadto, w związku z internacjonalizacją oraz europeizacją prawa lotniczego, a co za tym idzie, problemów związanych z rozwojem tej gałęzi transportu Polska stała się stroną zarówno re-

gulacji międzynarodowych, jak i europejskich w niniejszym zakresie. Dodatkowo, co istotne, problem ochrony środowiska naturalnego przed oddziaływaniem związanym z użytkowaniem lotnisk poruszony został między innymi przez międzynarodowe organizacje lotnicze, w tym Międzynarodową Radę Portów Lotniczych (ang. ACI – Airport Council International), która zainicjowała wprowadzenie programu Airport Carbon Accreditation, dalej: ACA (*European airports...*).

W pracy wskazano na podstawowe pojęcia związane z zagadnieniem ekologicznych lotnisk oraz uwypuklono regulacje odnoszące się *stricte* do problemów związanych z funkcjonowaniem infrastruktury lotniczej w sposób wpływający na środowisko naturalne. Nadto, przedstawiono podstawowe założenia programu ACA, który doprowadzić może w dłuższej perspektywie do zmniejszenia emisji dwutlenku węgla przez lotniska na całym świecie. Ma to istotne znaczenie z punktu widzenia zmian klimatycznych, do których przyczynia się również ta działalność.

Nie sposób nie zgodzić się z P. Nitą, który wskazuje: „Zagrożenia ekologiczne w obszarze lotnisk wynikają z ruchu naziemnego wszelkiego rodzaju pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi i samolotów przed startem oraz po lądowaniu” (Nita, 2014). Wydaje się, iż pomimo działań podejmowanych w celu udoskonalenia technologii wykorzystywanej w ramach działalności lotniczej nie można spodziewać się całkowitego wyeliminowania zagrożeń dla środowiska naturalnego. Mając na względzie powyższe, należy wprowadzać również na szczeblu legislacyjnym rozwiązania sprzyjające minimalizacji negatywnych skutków omawianej działalności.

KWESTIE TERMINOLOGICZNE

Na wstępie należy odnieść się do terminologii użytej w tytule niniejszego artykułu, a mianowicie sformułowania „ekologiczne lotnisko”. Termin „ekologia” wprowadzony został przez niemieckiego biologa i ewolucjonistę E. Haeckela w 1866 roku. Przez ekologię rozumiał on „naukę o związkach organizmów z warunkami organicznymi i nieorganicznymi ich otoczenia i wzajemnych stosunkach organizmów żyjących w tym samym miejscu”. (Denys, 2015). Słownik języka polskiego wskazuje, że ekologia to „nauka zajmująca się badaniem zależności między organizmami żywymi a środowiskiem żywym i nieożywionym” (*Słownik języka polskiego*, 2017).

Ustawodawca krajowy nie wprowadził do obowiązujących regulacji pojęcia ekologicznego lotniska. W literaturze przedmiotu, autorzy używają takich pojęć, jak: ekosystem lotniczy (Głowacki, Szczeciński, 2011) czy *ecological airport urbanism* (Cipriani, 2012).

Na potrzeby niniejszej pracy można przyjąć, iż ekologiczne lotnisko to takie, które prowadzi swoją działalność, zważając na funkcjonowanie wokół niego organizmów żywych poprzez stosowanie działań mających na celu ograniczenie negatywnego wpływu na ich funkcjonowanie.

EKOLOGICZNE LOTNISKA A ZASADA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Dążenie do utworzenia ekologicznych lotnisk, czyli przyjaznych dla środowiska naturalnego, powiązać należy z wynikającą z Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej zasadą zrównoważonego rozwoju oraz pojęciem sprawiedliwości ekologicznej. Powyżej wskazaną zasadę wprowadzono do art. 5 ustawy zasadniczej (Konstytucja, 1997), choć samo pojęcie ustawodawca zdefiniował

w ustawie z 27 kwietnia 2001 roku – Prawo ochrony środowiska. Przez zrównoważony rozwój rozumieć należy „taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń” (Ustawa, 2001, art. 3, pkt 50).

Zasada zrównoważonego rozwoju, ujęta w art. 5 Konstytucji, może być rozumiana na dwa sposoby. Pierwszy z nich polega na przypisaniu tej zasadzie roli jedynie zasady ochrony środowiska. Natomiast druga koncepcja zakłada przyjęcie, że kierowanie się zasadą zrównoważonego rozwoju obejmować będzie wszystkie obowiązki wymienione w art. 5 Konstytucji, tj. stanie na straży niepodległości i nienaruszalności terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zapewnienie wolności i praw człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwa obywateli, jak i stanie na straży dziedzictwa narodowego oraz zapewnienie ochrony środowiska.

P. Sarnecki wskazuje, iż ochrona środowiska w rozumieniu art. 5 nie powinna odnosić się jedynie do zapewnienia obywatelom nieskażonego powietrza czy terenów rekreacyjnych, ale powinna również obejmować „ochronę tego konkretnego krajobrazu kraju, ukształtowania jego terenu czy sieci rzecznej, indywidualizujących Polskę i stanowiących również czynnik jej tożsamości, nie mniej doniosły niż język czy kultura (materialna i duchowa)” (Sarnecki, 2016).

B. Rakoczy wskazuje, iż niedopuszczalne jest działanie ograniczające zrównoważony rozwój *stricto* do problematyki ochrony środowiska (Rakoczy, 2013). W głosie aprobowanej do wyroku TK z 6 czerwca 2006 roku B. Rakoczy wskazuje, że Trybunał Konstytucyjny w przedmiotowym rozstrzygnięciu podkreślił, iż pojęcie zrównoważonego rozwoju wyraża relację pomiędzy ochroną środowiska a zagospodarowaniem przestrzennym, dodatkowo obejmuje również troskę o rozwój społeczny, jak i cywilizacyjny (Rakoczy, 2013). Mając na względzie powyższe, podzielić należy pogląd, że zasada zrównoważonego rozwoju odnosi się do wszystkich podstawowych funkcji państwa. Tak głoszą między innymi B. Rakoczy (2013), Z. Bukowski (2005) czy P. Dembicki (Bojar-Fijałkowski, 2016).

Dodatkowo przyjęć należy, że wprowadzanie rozwiązań prośrodowiskowych w ramach działalności lotniczej wynika z przedmiotowej zasady, która pełni rolę dyrektywy wykładni, podobnej do zasady współzycia społecznego. Potwierdzeniem tego jest wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gorzowie Wielkopolskim z 25 marca 2009 roku: „W pierwszej kolejności do uwzględnienia zasady zrównoważonego rozwoju obowiązany jest ustawodawca w procesie stanowienia prawa ale z drugiej zasadą tę powinny mieć na uwadze organy stosujące prawo. Niekiedy bowiem stan faktyczny wymaga rozważania i wyważenia rozwiązań korzystniejszych stosując zasadę zrównoważonego rozwoju” (Wyrok, 2009). Dotyczy to między innymi podejmowania działań związanych z budową nowych lotnisk bądź modernizacją już istniejących czy powiązaniem tej infrastruktury z siecią transportową TEN-T (Miłaszewicz, Ostapowicz, 2011). Za Z. Bukowskim wskazać należy, iż problematyka zrównoważonego rozwoju w nawiązaniu do oddziaływania działalności lotniczej na środowisko pojawiła się na płaszczyźnie międzynarodowej, europejskiej oraz krajowej (Biskup, Bukowski, 2016).

Ekologiczne lotniska jako przejaw sprawiedliwości ekologicznej

Powiązanie przedmiotowej problematyki z pojęciem sprawiedliwości ekologicznej wydaje się zasadne, bowiem na gruncie prawa polskiego przez to pojęcie rozumieć należy działania „głównie organów państwa, względem środowiska, w zakresie stanowienia prawa ale jeszcze bardziej jego przestrzegania. Jest to idea, która powinna mieć wpływ na podejmowanie decyzji i rozstrzyganie sporów dotyczących środowiska, zwłaszcza użytkowania i eksploatacji jego elementów” (Bojar-Fijałkowski, 2016). W związku z powyższym użytkowanie i eksploatacja lotnisk czy realizacja założeń dotyczących budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego winna być realizowana na bazie sprawiedliwości ekologicznej.

Przyjmuje się, że emisje wytwarzane przez lotnisko uzależnione są od działania sprzętu, to jest całej infrastruktury lotniskowej w jego obrębie oraz statków powietrznych korzystających z danego lotniska. Do podstawowych zagrożeń, jakie występują w ramach działalności lotnisk, zaliczyć należy przede wszystkim promieniowanie elektromagnetyczne, środki chemiczne do mycia i odladzania samolotów czy pasów startowych, hałas i spaliny (Głowacki, Szczeciński, 2011). Zarządzający lotniskiem, jak i organy administracji publicznej dążą do koegzystencji lotniska oraz jego infrastruktury ze środowiskiem. Jednakże specyfika funkcjonowania lotnisk, a zwłaszcza ich eksploatacji nie pozostaje w harmonii z otaczającym ją środowiskiem, co w konsekwencji prowadzi do nałożenia na zarządzającego lotniskiem obowiązku kontroli, jak i minimalizowania skutków oddziaływania lotniska, w tym: w zakresie emisji hałasu lotniczego; zanieczyszczeń gruntów oraz wód powierzchniowych, które są następstwem eksploatacji lotniska; emitowania fal elektromagnetycznych pochodzących między innymi z urządzeń do nawigacji lotniczej; emisji szkodliwych związków chemicznych (Nita, 2008).

Podstawy prawne

Jak wskazano powyżej, przepisy odnoszące się do ochrony środowiska naturalnego w związku z działalnością lotnisk regulowane są na szczeblu międzynarodowym, europejskim, jak i krajowym. Do podstawowych regulacji w tym zakresie zaliczyć należy m.in. (ULC, 2017):

1. W ramach regulacji międzynarodowych: (Konwencja, 1944);
2. W ramach regulacji europejskich: (Rozporządzenie, 1193/2011; Rozporządzenie 394/2011; Rozporządzenie, 2010; Dyrektywa, 2008; Dyrektywa, 2002/49; Dyrektywa, 2002/30);
3. W ramach regulacji krajowych:
 - a) (Ustawa, 2002) – w szczególności wskazać należy na przepisy art. 53, art. 55 ust. 3 pkt 11, art. 69, art. 71a ust. 4, art. 71e, art. 75 ust. 4, art. 119 ust. 4 i 5, art. 211 ust. 1 pkt 2a, które w swojej treści, odnoszą się m.in. do obowiązków związanych z dbaniem o środowisko naturalne, w tym obligatoryjne pozyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jako elementu niezbędnego wniosku o założenie lotnisko;
 - b) (Ustawa, 2001) – ustawa niniejsza zawiera regulacje odnoszące się stricte do eksploatacji lotnisk, w tym traktujące o ogólnych obowiązkach zarządzającego lotniskiem w zakresie ochrony środowiska, jak i obowiązków szczegółowych, takich jak obowiązek dokonywania pomiarów (szerzej: Bukowski, 2014).

- c) (Rozporządzenie, 2014) – w poszczególnych postanowieniach tego rozporządzenia wskazana jest między innymi możliwość nałożenia opłaty z tytułu ochrony środowiska, w tym w związku z ustaleniem kosztów bezpośrednich stanowiących podstawę ustalenia opłaty startowej lub za lądowanie, jeżeli kwestia ochrony środowiska nie stanowi elementu dopłaty lub opłaty hałasowej; ponadto, zarządzający lotniskiem może modulować wysokość opłat lotniskowych ze względu na interes publiczny lub społeczny w tym w szczególności ochronę środowiska przed nadmiernym hałasem;
- d) (Rozporządzenie, 2012) – akt wykonawczy wskazuje, iż statki powietrzne winny spełniać wymagania w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, jak i emitowanych przez silniki statków powietrznych zanieczyszczeń ziemi, wody i powietrza.

Zarządzający lotniskiem winien przestrzegać przepisów powszechnie obowiązującego prawa. Nieprzestrzeganie zasad przyjętych w ramach legislacji w przypadku niedopełnienia ciężących na podmiocie obowiązków polegających na dopuszczeniu do wykonania lotu z naruszeniem wymagań dotyczących ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem statków powietrznych i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza może skutkować nałożeniem grzywny, wymierzeniem kary ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku (Ustawa, 2002, art. 211 ust. 2).

POZAPRAWNE INICJATYWY EKOLOGICZNE

We wskazanych powyżej regulacjach nie ma mowy o zobligowaniu zarządzającego lotniskiem do pozyskiwania dodatkowych certyfikatów w zakresie wprowadzania ekologicznych, prośrodowiskowych rozwiązań na lotnisku. Wprowadzane przez zarządzających lotniskami rozwiązania w zakresie na przykład odnawialnych źródeł energii są inicjatywą wewnętrzną, która sprzyjać ma przestrzeganiu przepisów w zakresie ochrony środowiska. Wydaje się, że w przyszłości w związku z ciągłym rozwojem tej gałęzi transportu wdrażanie rozwiązań zmniejszających negatywny wpływ na środowisko naturalne może okazać się koniecznością.

Na początku lat 90. wprowadzono systemu wielokryterialnej oceny jakości i wpływu budynków na środowisko BREEAM. Certyfikat w przedmiotowym zakresie przyznawany jest przez Building Research Establishment na podstawie zgromadzonych materiałów oraz raportu, który musi zostać przygotowany przez właściwy podmiot, to jest licencjonowanego asesora, który prowadzi proces certyfikacji razem z zespołem projektowym (Certyfikacja wielokryterialna, 2017). Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie ma lotniska z takim certyfikatem (Baza budynków certyfikowanych, 2017). W roku 2017 przyznano go lotnisku Oslo Gardermoen, które to uruchomiło najbardziej ekologiczny terminal na świecie z certyfikatem BREEAM „Excellent” (*Oslo Airport*, 2017; *Najbardziej ekologiczny...*, 2017). Rozwiązania przyjęte w ramach koncepcji budowy nowego terminala lotniczego predysponują to lotnisko do miana „ekologicznego”. Do innowacyjnych rozwiązań, jakie zastosowano w Oslo, zaliczyć należy w szczególności użycie w procesie budowlanym materiałów pochodzących z recyklingu. Do podstawowych budulców terminala lotniczego wykorzystano materiały z recyklingu oraz drewno, z którego zbudowany jest dach obiektu. Dodatkowo proekologicznym rozwiązaniem jest system związany z wykorzystywaniem jako źródeł energii ścieków oraz śniegu. Było to możliwe dzięki uwarunkowaniom klimatycznym dla tego regionu (*Oslo Airport*, 2017).

Istotne wydaje się wskazanie dążenia instytucji i organizacji lotniczych do poprawy sytuacji środowiska naturalnego poprzez między innymi zachęcenie zarządzających lotniskami do zdobywania akredytacji w zakresie zmniejszenia emisji CO₂. Biorąc pod uwagę fakt, że problem emisji dwutlenku węgla jest coraz poważniejszy, w 2009 roku ACI EUROPE zainicjowała program akredytacji w zakresie emisji CO₂ na lotniskach, zwany Airport Carbon Accreditation. Do podstawowych celów tego programu zaliczyć należy umożliwienie wdrożenia na terenie lotniska dobrych praktyk w zakresie zarządzania emisją spalin oraz energią, a w konsekwencji pozytywnego wyniku akredytacji – publicznego uznania ich osiągnięć (Achieving Carbon Reduction, 2017).

Airport Carbon Accreditation opiera się na czteropoziomowym systemie, w którym akredytacja przyznawana jest na podstawie zdolności operatora do zmniejszenia emisji szkodliwych substancji (Bartsch, 2016). Poszczególne poziomy certyfikatów to (*4 Levels...*, 2017):

1. *Mapping* – aby osiągnąć ten poziom, lotnisko musi dokonać pomiaru emisji dwutlenku węgla, dodatkowo określić źródła emisji, a w konsekwencji zebrane informacje przedstawić w niezależnie zweryfikowanym raporcie.
2. *Reduction* – należy spełnić wszystkie wymagania dla poziomu *Mapping* i wymóg wykazania inspektorom, że w procesie zarządzania lotniskiem wprowadzono procedury zarządzania emisjami oraz wykazać zmniejszenie emisji w zakresie dwutlenku węgla.
3. *Optimisation* – aby otrzymać certyfikat na tym poziomie, należy spełniać wymogi z dwóch poprzednich poziomów oraz zmniejszyć emisję stron trzecich działających poza terenem lotniska, w tym linii lotniczych.
4. *Neutrality* – aby otrzymać certyfikat na tym poziomie należy wypełnić wymagania z trzech poprzednich poziomów i uruchomić projekty środowiskowe, które mają polegać na wyrównaniu pozostałej emisji dwutlenku węgla.

Sprawowanie nadzoru przez zarządzającego lotniskiem nad emisją dwutlenku węgla w związku ze staraniami podejmowanymi w celu pozyskania certyfikatu ACA wydaje się realną szansą na możliwość zmniejszenia zanieczyszczeń wyprowadzanych do środowiska przez omawianą infrastrukturę.

PODSUMOWANIE

Brak sformułowania „ekologiczne lotnisko” w ustawodawstwie nie wyklucza nazwania w taki sposób lotniska, które w swojej działalności kieruje się dobrem środowiska naturalnego. Przyjąć należy, że dbałość o środowisko naturalne wynika wprost z ustawy zasadniczej, a zatem jest jednym z priorytetów działalności między innymi organów administracji publicznej. Wyrażona w Konstytucji zasada zrównoważonego rozwoju jest potwierdzeniem powyższego twierdzenie i odnosi się w zasadzie do wszystkich podstawowych funkcji państwa.

Głównym źródłem zanieczyszczeń produkowanych w ramach działalności lotnisk jest funkcjonowanie infrastruktury wewnątrz obiektu oraz statków powietrznych, które korzystają z możliwości wykonywania przewozów lotniczych. Działalność ta może zostać zmodyfikowana i zarówno służyć interesom portu lotniczego, jak i wpływać na poprawę jakości środowiska naturalnego. Przykładem tego jest wykorzystywanie alternatywnych źródeł energii czy realizo-

wanie inwestycji z myślą o poprawie jakości koegzystencji lotniska ze środowiskiem, jak budowa terminalów lotniczych z materiałów pochodzących z recyklingu.

Regulacje prawne odnoszące się do ochrony środowiska w związku z działalnością lotniczą wymagają ciągłych modyfikacji zwłaszcza w aspekcie wykorzystywania ekologicznych rozwiązań w ramach eksploatacji, budowy czy rozbudowy lotnisk. Wydaje się, iż mobilizacja zarządzających lotniskami do działalności proekologicznej przez tworzenie programów sprzyjających ochronie środowiska naturalnego może przyczynić się do zmniejszenia emisji dwutlenku węgla przez lotniska czy wdrożenia dobrych praktyk w omawianym w pracy zakresie. Pomimo szeregu uregulowań prawnych w zakresie emisji dwutlenku węgla w ramach infrastruktury lotniczej problem ten w związku z rozwojem lotnictwa może się nasilać, dlatego też uznać należy, iż podjęte działania przez ACI są uzasadnione.

LITERATURA

- 4 Levels of Certification* (2017). Pobrane z: <http://www.airportcarbonaccreditation.org/airport/4-levels-of-accreditation/introduction.html> (17.11.2017).
- Achieving Carbon Reduction* (2017). Pobrane z: <http://www.airportcarbonaccreditation.org/library/brochures.html> (17.11.2017).
- Bartsch, R.I.C. (2016). *International Aviation Law: A Practical Guide*. Pobrane z: <https://books.google.pl/books?id=1R03-DAAAQBAJ&pg=PA304&dq=Airport+Carbon+Accreditation&hl=pl&sa=X&ved=0ahUKEwieueDHsrbXAhUQKVAKHUybdG8Q6AEIXzAH#v=onepage&q=Airport%20Carbon%20Accreditation&f=false> (17.11.2017).
- Baza budynków certyfikowanych* (2017). Pobrane z: <https://plgbc.org.pl/baza-budynkow-certyfikowanych/> (17.11.2017).
- Bojar-Fijałkowski, T. (2016). O trudnościach w ujęciu sprawiedliwości ekologicznej w prawie polskim. W: T. Bojar-Fijałkowski (red.), *Sprawiedliwość ekologiczna w prawie i praktyce* (s. 31–44). Gdańsk: Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego.
- Bukowski, Z. (2005). *Podstawy prawa ochrony środowiska dla administracji*, Włocławek: WSHE.
- Bukowski, Z. (2014). *Uwarunkowania środowiskowe funkcjonowania lotnisk w ustawie prawo ochrony środowiska*. W: K. Biskup, Z. Bukowski (red.), *Prawne, administracyjne i ekonomiczne uwarunkowania działalności lotniczej w Polsce* (s. 91–100). Bydgoszcz: Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy.
- Bukowski, Z. (2016). *Koncepcja zrównoważonego rozwoju a działalność lotnicza*. W: K. Biskup, Z. Bukowski (red.), *Uwarunkowania działalności lotniczej* (s. 157–167). Bydgoszcz: Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy.
- Certyfikacja wielokryterialna* (2017). Pobrane z: <https://plgbc.org.pl/certyfikacja-wielokryterialna/breeam/> (17.11.2017).
- Cipriani, L. (2012). *Ecological Airport Urbanism. Airports and Landscapes in the Italian North East*. Pobrane z: <https://books.google.pl/books?id=q6WVbIybxkcC&printsec=frontcover&dq=ecological+airports&hl=pl&sa=X&ved=0ahUKEwjms8Cur7bXAhXKA5oKHZSTA8cQ6AEIjzAA#v=onepage&q=ecological%20airports&f=false> (17.11.2017).
- Dembicki, P. (2016). *Zasada zrównoważonego rozwoju jako przejaw sprawiedliwości ekologicznej w realizacji procesów inwestycyjno-budowlanych*. W: T. Bojar-Fijałkowski (red.), *Sprawiedliwość ekologiczna w prawie i praktyce* (s. 65–72). Gdańsk: Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego.
- Denys, A. (2015). *Wstęp do ekologii człowieka*. Pobrane z: <https://sip.lex.pl/#/monograph/369362113/12> (17.11.2017).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2002/30/WE z 26.03.2002 w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w postach lotniczych Wspólnoty.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2002/49/WE z 25.06.2002 odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/101/WE z 19.11.2008 zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami gazów cieplarnianych we Wspólnocie.
- European airports actively engaging on reducing CO2, despite the crisis* (2017). Pobrane z: <http://www.airportcarbonaccreditation.org/component/downloads/downloads/27.html> (17.11.2017).

- Głowacki, P., Szczeciński, S. (2011). *Zagrożenia ekologiczne wokół lotnisk i możliwości ich ograniczania*. Pobrane z: http://ilot.edu.pl/eng_prace_ilot/public/PDF/list_of_transactions/213_2011/01.%20Głowacki%20P.,%20Szczeciński%20S..pdf (17.11.2017).
- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2.04.1997. Dz.U. 1997, nr 78, poz. 483.
- Konwencja z 7.12.1994 o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago. Dz.U. 1959, nr 35, poz. 212, z późn. zm.
- Miłaszewicz, D., Ostapowicz, B., (2011). *Warunki zrównoważonego rozwoju transportu w świetle dokumentów UE*. Pobrane z: <http://www.wneiz.pl/sip/numery/rok2011/studia-i-prace-wneiz-nr-24-2011/687-warunki-zrownawozonego-rozwoju-transportu-w-swietle-dokumentow-ue> (17.11.2017).
- Najbardziej ekologiczny terminal świata* (2017). Pobrane z: <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/lotniska/oslo-najbardziej-ekologiczny-terminal-swiatea-juz-gotowy-58370.html> (17.11.2017).
- Nita, P. (2008). *Budowa i utrzymanie nawierzchni lotniskowych*. Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- Nita, P. (2014). *Projektowanie lotnisk i portów lotniczych*. Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- Oslo Airport* (2017). Pobrane z: <https://avinor.no/en/corporate/airport/oslo/community-and-environment/miljostyring/> (17.11.2017).
- Rakoczy, B. (2009). *Glosa do wyroku TK z dnia 6 czerwca 2006, K 23/05*. Pobrane z: <https://sip.lex.pl/#/publication/385974525> (17.11.2017).
- Rakoczy, B. (2013). *Art. 5. Komentarz do Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej*. Pobrane z: <https://sip.lex.pl/#/commentary/587387559/184999> (17.11.2017).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1031/2010 z 12.11.2010 w sprawie harmonogramu, kwestii administracyjnych oraz pozostałych aspektów sprzedaży aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych na mocy dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie.
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 394/2011 z 20.04.2011 zmieniające, w odniesieniu do rozszerzenia unijnego systemu uprawnień do emisji gazów cieplarnianych na kraje EFTA-EOG, rozporządzenie (WE) nr 748/2009 w sprawie wykazu operatorów statków powietrznych, którzy wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku I do dyrektywy 2003/98/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, począwszy od dnia 1 stycznia 2006 r., ze wskazaniem administrującego państwa członkowskiego dla każdego operatora statków powietrznych.
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1193/2011 z 18.11.2011 ustanawiające rejestr Unii na okres rozliczeniowy rozpoczynający się dnia 1 stycznia 2013 r. oraz na kolejne okresy rozliczeniowe w ramach unijnego systemu handlu uprawnień do emisji gazów cieplarnianych zgodnie z dyrektywą 2003/98/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz decyzją nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 2216/2004 i (UE) nr 920/2010.
- Rozporządzenie z 7.08.2012 w sprawie wymagań, jakie powinny spełniać statki powietrzne ze względu na ochronę środowiska. Dz.U. 2012, poz. 953.
- Rozporządzenie z 8.08.2014 w sprawie opłat lotniskowych. Dz.U. 2014, poz. 1074.
- Sarnecki, P. (2016). *Art. 5. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*. Pobrane z: <https://sip.lex.pl/#/commentary/587734533/531973> (17.11.2017).
- Słownik języka polskiego* (2017). Pobrane z: <https://sjp.pl/ekologia> (17.11.2017).
- ULC (2017). Pobrane z: <http://www.ulc.gov.pl/pl/prawo> (17.11.2017).
- Ustawa z 27.04.2001 – Prawo ochrony środowiska. Dz.U. 2017, poz. 519, z późn. zm.
- Ustawa z 3.07.2002 – Prawo lotnicze. Dz.U. 2017, poz. 959, z późn. zm.
- Wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z 25.03.2009. II SA/Go 825/08. LEX nr 526352.

„ECOLOGICAL AIRPORT” – LEGAL REGULATIONS IN THE FIELD OF PRO-ENVIRONMENTAL AIRPORT INFRASTRUCTURE

ABSTRACT

Due to continuous development of civil aviation and, what follows, the construction of suitable infrastructure, airport managers have to face the challenge of decreasing the negative impact of their actions on the environment.

In this article, the author use the two methods of research - formal dogmatic and legal dogmatic. Thanks to the first method, it was possible to introduce the idea of ecological airports, being strongly related also to the regulation of sustainable development. Additionally, by following the concept of legal-dogmatic method, author was capable to demonstrate that a number of regulations sill provides the environmental protection against influence of aviation –related actions. Furthermore, author has presented that supplementary activities of the organization, including ACI, may lead to the detailed drafting of standards for environmental care by airports.

KEYWORDS

airport, environment, ecology

Translated by Katarzyna Biskup