

Ewelina KUBAŚKA

WYMAGANIA NORMATYWNE ZWIĄZANE Z ZAKŁADANIEM I CERTYFIKACJĄ LOTNISK CYWILNYCH W POLSCE

Streszczenie. Przystąpienie Polski do UE wymagało przyjęcia wielu zasad dotyczących działalności w różnych sferach życia publicznego i gospodarki, m.in. w transporcie. Zasady prowadzenia działalności lotniczej w Polsce - poza krajowymi regulacjami normatywnymi również podlegają wymogom i ustaleniom międzynarodowym. Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie najważniejszych dokumentów normatywnych, które regulują zasady zakładania i funkcjonowania lotnisk cywilnych oraz procedur ich certyfikacji.

NORMATIVE REQUIREMENTS CONNECTED WITH ESTABLISHMENT AND CERTIFICATION OF CIVIL AIRPORTS IN POLAND

Summary. The accession of Poland to EU required acceptance of numerous regulations concerning activities in different spheres of public life and economy, for instance transport. The principles of conducting aviation activity in Poland are not only subject to domestic normative regulations but also to international standards and regulations. The main purpose of the article is to present the most important normative documents regulating the rules of founding and functioning of civil airports and the procedures of their certification.

1. WPROWADZENIE

Transport lotniczy to jedna z najprężniej rozwijających się dziedzin transportu. Jej doskonalenie, powodowane przede wszystkim dążeniem do zapewnienia jak najlepszych warunków bezpieczeństwa oraz efektywności operacji lotniczych, wymaga nie tylko doskonalenia statków powietrznych, ale również infrastruktury lotniskowej i wszelkich urządzeń przeznaczonych do ich obsługi. Lotnisko to „centrum” infrastruktury lotniczej, łączące poszczególne elementy (m.in. techniczne, organizacyjne), których skoordynowane działanie odpowiada za sprawne i bezpieczne wykonywanie operacji lotniczych. Ścisłe wytyczne, dotyczące zasad zakładania i eksploatacji lotnisk cywilnych, zostały zawarte w wielu rozporządzeniach oraz normach prawnych zarówno krajowych,

jak i międzynarodowych, których przestrzeganie jest konieczne, aby działalność lotnicza mogła być prowadzona.

2. KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE DOKUMENTY NORMATYWNE DOTYCZĄCE ZAKŁADANIA LOTNISK

Lotnisko (zgodnie z Prawem lotniczym) jest to wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni, w całości lub części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego ruchu statków powietrznych - wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk. Jeżeli lotnisko jest otwarte dla wszystkich statków powietrznych w godzinach i terminach wyznaczonych przez zarządzającego i podanych do publicznej wiadomości, to jest to lotnisko użytku publicznego. „W przypadku gdy na lotnisku użytku publicznego prowadzona jest działalność handlowa, to wówczas nosi ono miano portu lotniczego” [11]. Wszystkie wytyczne, dotyczące parametrów planowanego lotniska, zawarte zostały w Aneksie 14 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (Tom 1, Projektowanie i Eksploatacja Lotnisk). Aneks ten został sporządzony przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) jako dokument zawierający międzynarodowe normy i sposoby postępowania, które stanowią podstawę dla zapewnienia bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Zawarte w nim normy i wymagania są podstawą do zakładania i eksploatacji lotnisk. Są one ujęte w rozdziały, które szczegółowo określają warunki: techniczne (np. oznakowania osi drogi startowej, systemy elektryczne, oznakowania poziome), naturalne (np. wzniesienie lotniska i drogi startowej, temperatura odniesienia lotniska), formalne (np. współpraca służb informacji lotniczej i władz lotniska, certyfikacja lotnisk) i organizacyjne (np. planowanie działań ratowniczych na lotnisku, użytkowanie pojazdów lotniskowych), jakie muszą być spełnione dla zachowania bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Normy te są ujednolicone i obejmują jednakowo wszystkie kraje członkowskie ICAO.

Najważniejszym normatywnym dokumentem krajowym jest Ustawa z 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze [Dział IV (Lotniska, lądowiska i lotnicze urządzenia naziemne)]. Ustawa ta reguluje funkcjonowanie lotnictwa cywilnego w Polsce. Polskie Prawo Lotnicze oparte jest na przepisach ICAO i stanowi ono o warunkach związanych z zakładaniem i rejestrowaniem lotnisk, a także z ich eksploatacją.

Według Prawa lotniczego zgodę na założenie lotniska może uzyskać:

- organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej,

- państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna,
- spółka prawa handlowego lub spółdzielnia zarejestrowana w Polsce,
- stowarzyszenie, którego przedmiotem działalności jest działalność lotnicza, utworzone zgodnie z przepisami prawa polskiego,
- osoba fizyczna mająca miejsce stałego pobytu na terytorium Polski.

Zgodnie z art. 57 ustawy Prawo lotnicze założenie lotniska poprzedza wydanie przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego promesy zezwolenia na założenie lotniska. Zostaje ona wydana w drodze decyzji administracyjnej i zawiera warunki niezbędne do uzyskania zezwolenia na założenie lotniska określonego typu. Ważność promesy obejmuje zazwyczaj okres dłuższy niż 12 miesięcy. Jest to czas, w którym nie można odmówić wydania zezwolenia na założenie lotniska. Jedyne ustępstwo od tej reguły stanowią zmiany prawne i faktyczne stanu podanego we wniosku o wydanie promesy bądź niedopełnienie warunków zawartych w promesie. Do uzyskania zezwolenia na założenie lotniska wymagane jest złożenie wielu dokumentów. Składają się one zarówno z części opisowej, jak i kartograficznej i są to m.in.: wypis i wyrys z miejscowego planu przestrzennego zagospodarowania dla lotniska oraz obszarów znajdujących się w strefie jego oddziaływania, odpis decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz odpis decyzji o warunkach zagospodarowania terenu. Kartograficzną dokumentację stanowią również: projekt zagospodarowania terenu lotniska (na mapie w skali 1:5000) oraz mapa (topograficzna) z naniesionymi ograniczeniami wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu, z uwzględnieniem istniejących przeszkód lotniczych. Do zezwolenia wymagane jest również: przedstawienie programu wykorzystania lotniska oraz prognozy i planu organizacji ruchu lotniczego na lotnisku i w jego rejonie (ze wskazaniem sposobów uniknięcia kolizji z ruchem prowadzonym z istniejących już sąsiednich lotnisk), profile pól podejścia i wznoszenia, a także projekt programu ochrony lotniska i dokumenty, które stwierdzają prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowy lotniska. W przypadku gdy lotnisko nie wpisuje się w rządowy program rozwoju infrastruktury transportowej, a także jeżeli zagraża interesowi gospodarki narodowej lub bezpieczeństwu państwa, ubiegający się o założenie lotniska otrzymuje decyzję odmowną. Po uzyskaniu zezwolenia należy w terminie do 3 lat uruchomić lotnisko i dokonać jego wpisu do rejestru. Przekroczenie tego terminu powoduje utratę ważności zezwolenia. W przypadku lotnisk o długim okresie budowy uzyskanie zgody może być dwuetapowe. Eksploatacja lotniska może zostać rozpoczęta w momencie wpisu do Rejestru Lotnisk Cywilnych i wydaniu Świadectwa Rejestracji. Wpis ten zostaje dokonany po sprawdzeniu i zaakceptowaniu warunków panujących na lotnisku, które

są zgodne z: wymaganiami określonymi na podstawie Prawa budowlanego, wymaganiami eksploatacyjnymi zawartymi w Prawie lotniczym oraz po spełnieniu warunków zawartych w zezwoleniu na założenie lotniska. Prowadzony przez ULC Rejestr Lotnisk Cywilnych składa się z księgi rejestru lotnisk (zawierającej podstawowe dane wszystkich zarejestrowanych lotnisk), a także z uzupełniających materiałów dokumentacyjnych i korespondencji. Każde lotnisko wpisane do rejestru ma zakładaną „Kartę rejestru lotniska cywilnego” z numerem rejestracyjnym i datą wpisu. Karta zawiera m.in. takie informacje, jak: kategoria lotniska, typ, klasa, liczba i długość dróg startowych, azymut i wyposażenie nawigacyjne, a także dane dotyczące struktury własnościowej, położenia geograficznego i powierzchni, jaką zajmuje oraz dokumenty rejestracji i informacje, które dotyczą wszelkich zmian związanych z funkcjonowaniem lotniska do jego wykreślenia z rejestru włącznie. Zarządzający lotniskiem prowadzi „Teczke rejestracyjną lotniska”, która poza podstawowymi danymi ogólnymi (właściciel, zarządzający, użytkownicy) zawiera dane: techniczne (położenie, wzniesienie, powierzchnia), klasyfikacyjne (charakter ruchu, rodzaj nawierzchni, wyposażenie nawigacyjne) oraz informujące o służbach lotniskowych (meteorologiczna, ochrona przeciwpożarowa, medyczna itp.)”[3]. Dokumentacja rejestracyjna lotniska powinna być aktualizowana na bieżąco, bezwzględnie odpowiadać stanowi faktycznemu, a wszelkie naturalne przeszkody lotnicze (drzewa, krzewy) muszą być wykazane w dokumentacji rejestracyjnej lotniska.

Prawo lotnicze bardzo szczegółowo określa m.in. obowiązki zarządzającego lotniskiem. Do podstawowych, bezwzględnie wymaganych, należy prowadzenie takiej działalności, która zapewni zachowanie bezpieczeństwa i sprawność obsługi użytkowników lotniska. Zarządzający lotniskiem jest również odpowiedzialny za zorganizowanie służb pomocy medycznej oraz przeciwpożarowej. Pod nadzorem zarządzającego znajdują się również służby ochrony lotniska oraz koordynacja prac zespołu ds. bezpieczeństwa lotniskowego.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych zarządzający ma obowiązek dostarczyć informacje meteorologiczne oraz udostępnić instrukcje operacyjne lotniska dla jego użytkowników. Zobowiązany jest również niezwłocznie powiadomić Prezesa ULC, PAŻP oraz innych zainteresowanych użytkowników o decyzjach związanych z zamknięciem lotniska bądź ograniczeniem jego eksploatacji.

Istotny wpływ na działalność lotniczą mają otoczenie lotniska oraz lotnicze urządzenia naziemne. Prawidłowe rozmieszczenie i działanie tych urządzeń to jedno z najbardziej istotnych elementów zapewniających bezpieczeństwo. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego prowadzi rejestr takich urządzeń. Ważny wpływ na zachowanie bezpieczeństwa mają również

tw. przeszkody lotnicze. Są to obiekty zarówno naturalne, jak i budowlane, których rozmiary mogą stanowić zagrożenie dla startujących i lądujących statków powietrznych. Powinny być one odpowiednio oznakowane oraz zgłoszone do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który prowadzi ich rejestr. Restrykcyjnym ograniczeniom podlegają również rejony podejścia do lądowania, gdzie zabrania się sadzenia drzew i krzewów, mogących stanowić przeszkodę lotniczą. Prawo lotnicze zakazuje również prowadzenia upraw, które mogłyby stanowić żer dla ptaków, a także ich hodowli w promieniu 5 km od lotniska.

Poza Prawem lotniczym ważne regulacje prawne, dotyczące zakładania i funkcjonowania lotnisk cywilnych w Polsce zawarte są w rozporządzeniach ministerialnych.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 31 sierpnia 1998 roku w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych powstało na podstawie Prawa budowlanego. Rozporządzenie to zawiera bardzo dokładne wytyczne dotyczące parametrów lotniska i infrastruktury jego otoczenia, np.: liczby i usytuowanie dróg startowych, ich długości, wydzielenia miejsc postojowych samolotów, oznakowania urządzeń nawigacyjnych itp. Szczegółowe określenie parametrów poszczególnych elementów infrastruktury lotniskowej, z uwzględnieniem rodzaju samolotów, dla jakich dane lotnisko jest przeznaczone, ma na celu przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa operacji lotniczych. Bierze się również pod uwagę możliwie największe wykorzystanie przestrzeni operacji lotniczych. Wpływają na nie m.in. rozmieszczenie i liczba dróg startowych, na które ważny wpływ wywierają z kolei ukształtowanie terenu oraz kierunek wiatru. Istotne są również zasady ich lokalizacji względem siebie, długość oraz rodzaj nawierzchni. Rozporządzenie mówi też o poboczach drogi startowej oraz pasach dróg startowych, a także o: miejscach oczekiwania, drogach kołowania oraz wydzielonych miejscach postoju. Istotne znaczenie odgrywają wymogi, które dotyczą odległości pomiędzy poszczególnymi elementami, np. odniesienie położenia zatoki oczekiwania na drodze kołowania do osi drogi startowej bądź pochylenie drogi kołowania do miejsca postoju statku powietrznego. Oddzielny rozdział Rozporządzenia został poświęcony znakom poziomym i oznaczeniom stosowanym na lotnisku. Ich odpowiednie: wielkość, barwa i rozmieszczenie są ważnym elementem zachowania bezpieczeństwa. W Rozporządzeniu zawarte zostały również zasady określania kodu referencyjnego lotniska. Składa się on z cyfr od 1 do 4 (określa się je na podstawie największej długości referencyjnej startu samolotów, dla których przeznaczone jest lotnisko, przy masie startowej mniejszej niż dopuszczalna maksymalna masa startowa) oraz liter od A do E (przypisane są one największej rozpiętości skrzydeł oraz największej odległości pomiędzy zewnętrznymi krawędziami skrajnych kół głównego podwozia

samolotów, dla których przeznaczone jest dane lotnisko). W załączniku 14 „Lotniska” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago 1944 r.), tom 1 „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” oraz w podręczniku ICAO „Planowanie portu lotniczego” (cz. 1 „Plan generalny”) znajdują się wytyczne, dotyczące planu generalnego (master planu). „Zawiera on planistyczną koncepcję docelowego rozwoju danego portu lotniczego, wykorzystywaną w podejmowaniu wszelkich działań zmierzających do rozbudowy i modernizacji portów lotniczych, jak również budowy nowych” [7]. Pojęcie rozwoju ma w tym przypadku ujęcie kompleksowe i dotyczy nie tylko obszaru lotniska wykorzystywanego dla celów lotniczych, ale również nielotniczych oraz wykorzystania gruntów przylegających do portu lotniczego, a także wpływu funkcjonowania portu lotniczego na: ludność, środowisko przyrodnicze i otoczenie w strefie jego oddziaływania. Plan generalny ma charakter długoterminowy (zawiera plan rozwoju na okres nie krótszy niż 20 lat), stąd też wynika konieczność jego modyfikowania co najmniej raz na 5 lat i uwzględnienia wszelkich zmian: technicznych, ekonomicznych, środowiskowych oraz finansowych. Zmiany powinny uzyskać akceptację właściwych organów nadrzędnych i środowiskowych. Opracowanie master planu nie jest obowiązkiem zarządzającego lotniskiem. Ustawa Prawo lotnicze nie zawiera obecnie regulacji prawnych dotyczących kwestii tego planu, jednakże wszelkie działania inwestycyjne, prowadzone w obszarze działalności lotnictwa cywilnego, powinny odbywać się z uwzględnieniem zaleceń ICAO.

W „Programie rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych”, przyjętym uchwałą Rady Ministrów nr.86/2007 z dnia 8 maja 2007 r., ustalono, że rozwój lotnisk użytku publicznego realizowany będzie w oparciu o plan generalny, który będzie podstawowym dokumentem określającym długofalowy rozwój lotniska oraz podstawą do wspierania inwestycji ze środków publicznych. Aktualnie normatywne ustalenia, dotyczące warunków założenia lotniska użytku publicznego oraz wprowadzania zmian w ich obrębie, zawarte są w art. 54 oraz art. 61 Prawa lotniczego. W opracowaniu znajdują się ustalenia regulujące kwestie planu generalnego; ma on zawierać plan rozwoju lotniska i otaczającej go strefy na okres nie krótszy niż 20 lat i podlegać zaopiniowaniu przez: Prezesa ULC, ministra właściwego do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej (w zakresie zgodności z koncepcją zagospodarowania kraju), Ministra Obrony Narodowej oraz właściwego ministra ds. transportu (w zakresie zgodności z polityką transportową). Nowelizacja zakłada, że plan generalny powinien być aktualizowany w okresach minimum pięcioletnich oraz, że będzie on stanowił dokument niezbędny przy składaniu wniosku o założenie lotniska użytku publicznego. Istotnym strategicznym dokumentem w zakresie

rządowej polityki lotniczej jest „Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych”. Został on przyjęty uchwałą Rady Ministrów 8 maja 2007 roku. Mimo iż nie ma charakteru prawa wiążącego, zawiera wytyczne, które odzwierciedlają kierunek działalności Rządu w związku z rozwojem infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej. Wiąże przede wszystkim organy i jednostki administracji rządowej.

Inne ustawy ściśle związane z działalnością lotniczą w Polsce to:

- Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (27. 03. 2003 r.), (Dz. U. 2003, Nr . 80 poz.717 z późn. zm.),
- Prawo ochrony środowiska (27. 04. 2001 r.), (Dz. U. 2001, Nr. 62 poz . 627),
- Ustawa o gospodarce nieruchomościami (21. 08. 1997 r.), (Dz. U. 1997, Nr. 115 poz. 741),
- Ustawa o swobodzie działalności gospodarczej (2. 07. 2004 r.), (Dz. U. 2004, Nr.173 poz. 1807),
- Ustawa o ochronie granicy państwowej (27. 10. 2009 r.), (Dz. U. 2009, Nr. 12 poz. 67),
- Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (6. 12. 2006r.), (Dz. U. 2006, Nr. 227 poz. 1658),

3. PROCEDURY CERTYFIKACJI LOTNISK CYWILNYCH

Od 2003 roku Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zobowiązała władze lotnicze państw członkowskich do przeprowadzania certyfikacji lotnisk międzynarodowych. Wymagania do przeprowadzenia certyfikacji zostały zawarte w dokumentach ICAO: aneksie 14 Lotniska: „Projektowanie i planowanie lotnisk” oraz Dokumencie 9774 „Podręcznik Certyfikacji Lotnisk”. Procesu certyfikacji w polskim Prawie lotniczym dotyczą art. 160-163a. Kryteria i procedury certyfikacji określa również Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym.

Proces certyfikacji ma na celu sprawdzenie, czy dana jednostka jest w stanie w sposób trwały bezpiecznie wykonywać określoną działalność lotniczą. Certyfikacja jest procesem złożonym i obejmuje kompleksowo wszystkie obszary działalności lotniczej. Zgodnie z Prawem lotniczym prowadzona jest ona na wniosek zarządzającego lotniskiem przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Audyt certyfikacyjny polega na szczegółowej kontroli infrastruktury lotniskowej (drogi startowe, drogi kołowania, płyty postojowe, systemy oznakowania, systemy świetlne), a także warunków operacyjnych lotniska zapisanych w „Instrukcji Operacyjnej Lotniska” i w innych odpowiednich dokumentach. Poprzez kontrole: kwalifikacji personelu i zastosowania procedur zarządzania służbami lotniskowymi,

oraz sterowania procesami w aspekcie bezpieczeństwa operacji lotniczych. Również zarządzający lotniskiem zostaje poddany certyfikacji procedur zarządzania służbami lotniskowymi. Proces certyfikacyjny trwa z reguły do 10 dni i bierze w nim udział od 10 do 15 inspektorów. Pozytywny wynik audytu skutkuje wydaniem certyfikatu na określony okres (nie dłuższy niż 12 miesięcy przy pierwszej certyfikacji i nie dłuższy niż 36 w przypadku kolejnej) z uwzględnieniem: danego rodzaju działalności, jej zakresu oraz warunków i ograniczeń. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może przeprowadzać okresowe i doraźne kontrole w celu zweryfikowania przestrzegania wymaganych warunków. Może również dany certyfikat cofnąć bądź zawiesić, w przypadku gdy wymogi nie są respektowane. Zasady kontroli i kryteria oceny są ustalane przez właściwego ministra do spraw transportu na podstawie przepisów i umów międzynarodowych z uwzględnieniem prawa Unii Europejskiej. Zawarte w „Podręczniku Certyfikacji Lotnisk” wytyczne zakładają takie ustanowienie przepisów prawnych, aby proces certyfikacji pozwolił na zweryfikowanie, czy wyposażenie, urządzenia oraz procedury operacyjne na certyfikowanych lotniskach spełniają wymagane normy i zalecenia zawarte, w załączniku 14 ICAO oraz przepisach krajowych. Od dnia 27 listopada 2003 r. każde państwo członkowskie ma obowiązek przeprowadzania certyfikacji lotnisk, które prowadzą międzynarodową działalność lotniczą, a także zaleca przeprowadzanie certyfikacji na wszystkich lotniskach użytku publicznego. Podręcznik zawiera również przykładowe rozwiązania prawne, stosowane w innych krajach, dotyczące lotnisk niecertyfikowanych. Procedury przeprowadzania certyfikacji skonstruowane są tak, aby wziąć pod uwagę przede wszystkim bezpieczeństwo oraz efektywność operacji lotniczych. Państwo może regulować wymagania certyfikacyjne, ograniczając (w zależności od wybranych przez siebie czynników) np. rodzaj wykonywanych operacji (rozkładowe, nierozkładowe) czy porę użytkowania (dzień, noc, sezonowość). Projekt nowego Prawa lotniczego zakłada, że „certyfikacja będzie dotyczyła wszystkich lotnisk użytku publicznego, przy czym lotniska, na których odbywa się regularny ruch lotniczy, będą certyfikowane zgodnie z założeniami załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, a pozostałe lotniska użytku publicznego będą certyfikowane zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu właściwego ministra do spraw transportu (zawarte w art. 59a ust. 3 Prawa lotniczego). Pozostałe lotniska (niecertyfikowane, użytku wyłącznego) zgodnie z załącznikiem 14 są zobowiązane do spełniania wymagań związanych z ich eksploatacją i zarządzaniem”[7]. Zakładający bądź zarządzający lotniskiem użytku wyłącznego jest zobowiązany do przedstawienia deklaracji o zgodności charakterystyki technicznej i infrastrukturalnej lotniska z wymaganiami które

są zawarte w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu. Pierwszym lotniskiem, które otrzymało certyfikat były Katowice – Pyrzowice (16.10.2003 r.)”[3].

4. PODSUMOWANIE

Działalność lotnicza zmienia swój charakter, staje się coraz bardziej powszechna zarówno w roli środka transportu publicznego, jak i prywatnego. Większość polskich lotnisk zarówno dużych portów lotniczych, jak i mniejszych lotnisk lokalnych podejmuje inwestycje, mające na celu rozbudowę infrastruktury (budowa nowych terminali, rozbudowa już istniejących, nowe drogi startowe itp.), a także tworzenie nowych siatek połączeń i pozyskiwanie nowych przewoźników w celu podniesienia atrakcyjności swej oferty. Wszystkie te działania związane są ze ścisłym przestrzeganiem wymogów prawnych. Polskie lotnictwo cywilne podporządkowane jest nie tylko krajowym normom prawnym, ale również europejskim i międzynarodowym. Ścisłe normy i wytyczne dotyczą: infrastruktury lotniczej, wyposażenia lotniska oraz organizacji działalności lotniczej, ze szczególnym uwzględnieniem zachowania zasad bezpieczeństwa.

Bibliografia

1. <http://www.ulc.gov.pl/>
2. ICAO: Załącznik 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym: Lotniska, tom 1 :Projektowanie i eksploatacja lotnisk, 2004.
3. Liwiński J.: Rejestr polskich lotnisk cywilnych, „Przegląd komunikacyjny”, Nr. 1/2007, s. 35-42.
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dla lotnisk cywilnych, 1998. (Dz. U. 1998 Nr. 130, poz. 859).
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie klasyfikacji i rejestru lotnisk cywilnych, 2004. (Dz. U. 04 Nr. 122, poz. 1273 z późn. zm.).
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym, 2003. (Dz. U. 03 Nr. 146, poz. 1421 z późn. zm.).
7. Tomasiak A.: Funkcjonowanie portu lotniczego. Plan Generalny lotniska i strategia rozwoju (materiały z wykładu: Porty lotnicze i regionalne – struktura funkcjonowania lotnictwa cywilnego w Polsce), 2010.
8. Uchwała Rady Ministrów: ”Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych”, 2007, Nr. 86/2007.
9. ULC: Podręcznik certyfikacji lotnisk, 2008.

10. ULC Rejestr lotnisk cywilnych, Dziennik Urzędowy, strona internetowa ULC.

11. Ustawa Prawo Lotnicze, 2002. (Dz.U. 02 Nr.130, poz.1112 z późn. zm.).

Recenzent: Dr hab. Barbara Mikołajczyk, prof. nzw. Uniwersytetu Śląskiego