

## IMPLEMENTACJA KONWENCJI O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM Z 7 GRUDNIA 1944 R.

---

MAŁGORZATA MISZCZYK-SUCHANEK\*

Implementacja Załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r.<sup>1</sup> musi być rozważona z punktu widzenia wzajemnych relacji pomiędzy różnymi aktami normatywnymi oraz ich wdrażania przez zobowiązane lub uprawnione podmioty.

Rozważania należy przeprowadzić na następujących poziomach:

1. Międzynarodowym (konwencje międzynarodowe, dokumenty ICAO<sup>2</sup>).
2. Unii Europejskiej.
3. Krajowym (prawa polskiego).

Najbardziej złożonym problemem jest określenie statusu prawnego załączników ICAO oraz stwierdzenie, czy obowiązują one wprost w systemach prawnych krajowym (polskim) i unijnym. Jeżeli okaże się jednak, że nie można tych zapisów stosować bezpośrednio, należy przeanalizować praktyki wdrażania załączników ICAO zarówno pod rządami nowej ustawy – Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r.<sup>3</sup>, jak i ustawy obowiązującej wcześniej tj. ustawy – Prawo Lotnicze z dnia 31 maja 1962 r.<sup>4</sup>

---

\* mgr, pracownik Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

<sup>1</sup> Dz.U. 1959 nr 35, poz. 212 z późn. zm. (tzw. Konwencja chicagowska).

<sup>2</sup> International Civil Aviation Organization (Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego).

<sup>3</sup> Dz.U. 2002 nr 130, poz. 1112. ,

<sup>4</sup> Dz.U. 1962 nr 32, poz. 153.

## 1. STATUS ZAŁĄCZNIKÓW ICAO W PRAWIE MIĘDZYNARODOWYM, UNIJNYM I KRAJOWYM.

Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym została podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. Miała na celu uregulowanie na płaszczyźnie wielostronnej publicznoprawne zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej. Ponadto na Konferencji Chicagowskiej zostało przyjętych min. pięć wolności lotniczych<sup>5</sup>, które stanowią podstawowe zasady ekonomiczne lotnictwa cywilnego, ale także wiele innych zagadnień, które do dziś dzień stanowią fundament dla międzynarodowego lotnictwa cywilnego.

Do konwencji chicagowskiej dołączono załączniki, które miały stricte charakter techniczny, służący bezpiecznemu wykonywaniu operacji lotniczych. Ich liczba była i jest zwiększana, a treść zmieniana ze względu na rozwój lotnictwa cywilnego. Możliwość taką daje artykuł 37<sup>6</sup> Konwencji chicagowskiej, który stanowi, że „Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się współpracować 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 było to możliwe, ICAO ma przyjmować, a co pewien czas dokonywać niezbędnych zmian międzynarodowych norm, zalecanych metod i zasad postępowania, odnoszących się min. do:

- „a) systemów łączności i udogodnień dla żeglugi powietrznej, łącznie ze znakowaniem naziemnym,
- b) cech charakterystycznych portów lotniczych i pól wzlotów,
- c) reguł lotniczych i metod kontroli ruchu lotniczego,
- d) wydawania licencji personelowi eksploatacyjnemu i mechanicznemu,
- e) zdatności statków powietrznych do lotu,
- f) rejestracji i identyfikacji statków powietrznych,
- g) gromadzenia i wymiany informacji meteorologicznych,
- h) ksiąg pokładowych,
- i) map i planów lotniczych,
- j) formalności celnych i imigracyjnych,
- k) statków powietrznych w niebezpieczeństwie i dochodzeń w sprawie wypadków oraz do wszelkich innych zagadnień, związanych z bezpieczeństwem, regularnością i sprawnością żeglugi powietrznej, które mogą tego co pewien czas wymagać.”

---

<sup>5</sup> Pierwsza – przywilej przelotu nad terytorium państwa bez lądowania, druga – przywilej lądowania dla celów niehandlowych, trzecia – przywilej przywożenia pasażerów, towarów i poczty zabranych z kraju przynależności statku powietrznego, czwarta – przywilej zabierania pasażerów, towarów i poczty i towarów z przeznaczeniem na terytorium państwa przynależności statku powietrznego, piąta – przywilej zabierania pasażerów, poczty i towarów przeznaczonych na terytorium państwa trzeciego przez przywożenia z każdego takiego terytorium.

<sup>6</sup> Dz.U. 1959 nr 35, poz. 212 z późn. zm.

Normy i zalecenia, o których mowa w artykule powyżej to właśnie załączniki ICAO. Są one tworzone w celu ujednoczenia norm, przepisów i praktyk przez państwa-strony Konwencji chicagowskiej. Normy i zalecenia same w sobie nie są wiążące dla państw, gdyż nie są przepisami prawa międzynarodowego. Aby obowiązywały w prawie państw-stron konwencji, muszą zostać do niego implementowane, do czego każde z państw zobowiązuje się na arenie międzynarodowej. Każde odstępstwo od stosowania załączników musi być zgłoszone do ICAO w ciągu dwóch miesięcy od przyjęcia załącznika:

„Państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek ze wspomnianych międzynarodowych norm lub zasad postępowania, (...) powinno niezwłocznie podać do wiadomości Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego różnice zachodzące między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe. W przypadku zmian w normach międzynarodowych każde Państwo, które nie dokonało odpowiednich zmian we wprowadzonych przez siebie przepisach lub metodach postępowania, powinno zawiadomić o tym Radę w ciągu sześćdziesięciu dni od daty przyjęcia zmian do normy międzynarodowej albo wskazać środki, jakie zamierza zastosować.

W każdym takim przypadku Rada ICAO powiadamia niezwłocznie wszystkie inne Państwa o różnicach istniejących między jedną lub większą ilością cech normy międzynarodowej a krajową praktyką stosowaną w tym zakresie przez wspomniane Państwo.”

Rada ICAO także przyjmuje zgodnie z postanowieniami rozdziału VI niniejszej Konwencji międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, które dla większej dogodności oznacza jako załączniki do niniejszej Konwencji<sup>7</sup>, zgodnie z rozdziałem XX Konwencji Chicagowskiej, który zawiera jeden tylko artykuł dotyczący przyjęcia i zmiany załączników

„a) Przyjęcie przez Radę załączników określonych w artykule 54 punkt 1) wymaga uchwały dwóch trzecich członków Rady na zwołanym w tym celu zebraniu; wspomniane załączniki powinny być następnie przedłożone przez Radę każdemu Umawiającemu się Państwu. Każdy taki załącznik lub każda poprawka do załącznika wchodzi w życie w trzy miesiące po ich przedłożeniu Umawiającym się Państwom albo po upływie dłuższego okresu wyznaczonego przez Radę, chyba że w międzyczasie większość Umawiających się Państw złożyła w Radzie swój sprzeciw.

b) Rada zawiadamia niezwłocznie wszystkie Umawiające się Państwa o wejściu w życie każdego załącznika lub poprawki do niego.”

Konwencja Chicagowska daje więc możliwość przyjmowania nowych i wprowadzania zmian do już obowiązujących załączników ICAO.

Jednak w świetle powyższych postanowień należy uznać, że załączniki do Konwencji Chicagowskiej są aktami o specyficznym, odrębnym od samej umowy międzynarodowej charakterze.<sup>8</sup> Wynika to między innymi z faktu, że do wprowadzania zmian do załączników nie jest konieczna zmiana samej Konwencji Chicagowskiej.

<sup>7</sup> Art. 54 pkt m) Konwencji Chicagowskiej

<sup>8</sup> Z. Galicki, *Charakter prawny międzynarodowych wzorów i zaleconych metod ICAO* (praca doktorska), Warszawa 1971, s. 89.

Aktualnie jest 19 załączników ICAO<sup>9</sup>. Pierwszy załącznik – Licencjonowanie Personelu – został wydany 14 kwietnia 1948 r.<sup>10</sup>. Ostatni – dziewiętnasty – Zarządzanie Bezpieczeństwem – 13 listopada 2013 r.

Poza Załącznikami zgodnie z powyższymi art. Konwencji Chicagowskiej ICAO może wydawać również innego typu dokumenty tzw. Standardy i rekomendowane praktyki (SARPS<sup>11</sup>) oraz procedury dla służb żeglugi powietrznej (PANS<sup>12</sup>).

Konwencja chicagowska z 7 grudnia 1944 r. stanowi niewątpliwie trzon współpracy międzynarodowej w dziedzinie lotnictwa cywilnego, a Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego jest najważniejszą organizacją o zasięgu światowym stojącą na straży bezpieczeństwa i rozwoju ruchu lotniczego. Jednak nie tylko w ramach ICAO powstają nowe przepisy i zalecenia dotyczące lotnictwa cywilnego. Jest również wiele innych konwencji i protokołów traktujących na ten temat. Należy jednak uznać, że niewiele z nich odwołuje się bezpośrednio do uregulowań zawartych w Załącznikach do Konwencji chicagowskiej. Odwołania takie można znaleźć w Konwencji Montrealskiej z 2009 r. o odszkodowaniu za szkody stron trzecich wynikające z aktów bezprawnej ingerencji z udziałem statku powietrznego<sup>13</sup> – odwołanie do Załącznika 17 Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz w Traktacie o otwartych przestworzach, sporządzony w Helsinkach dnia 24 marca 1992 r. – odwołanie do Załączników 2 *Przepisy ruchu lotniczego* i 13 *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*.

Inaczej sytuacja przedstawia się na poziomie prawa Unii Europejskiej. Pierwotnie w prawie unijnym nie stwierdza się wyraźnie, że traktat TWE<sup>14</sup> ma zastosowanie do transportu lotniczego. Zgodnie z jego art. 80 ust. 1 postanowienia dotyczące transportu odnoszą się do transportu kolejowego, drogowego i śródlądowego. Jednocześnie ust. 2 tegoż artykułu stwierdza, że Rada Europejska może zdecydować, na zasadzie większości kwalifikowanej, czy i w jakim zakresie oraz trybie przepisy te mogą być przyjęte dla transportu lotniczego. Wobec takiego sformułowania przepisu bardzo długo interpretowano go jako brak stosowania Traktatu do lotnictwa, chyba, że Rada przyjmie odpowiednie akty. Rada jednak pozostawała bierna w tej kwestii, jak również w ogóle w tematyce transportowej.

Kwestia ta pojawia się w wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 4 kwietnia 1974 r.<sup>15</sup>, w którym dokonano interpretacji art. 80<sup>16</sup> ust. 2 TWE, stwierdzając, że wyłączenie spraw transportu morskiego i lotniczego spod przepisów

<sup>9</sup> Patrz Aneks 1 do niniejszej pracy.

<sup>10</sup> Galicki Z., *Charakter prawny międzynarodowych wzorów...*, s. 40.

<sup>11</sup> Standards and Recommended Practices.

<sup>12</sup> Procedures for Air Navigation Services.

<sup>13</sup> A. Konert, *Odpowiedzialność za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego*, Warszawa: Wolters Kluwer SA, 2014.

<sup>14</sup> Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską – oficjalna nazwa głównego aktu wspólnotowego prawa pierwotnego Unii Europejskiej. Stanowił część dorobku prawnego Unii od 1993 r. do 2009 r., kiedy to weszły przepisy Traktatu z Lizbony. Wcześniej funkcjonował pod nazwą Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą. Jego przepisy znalazły się najpierw w traktacie z Maastricht, zmodyfikowane amsterdamskim, nicejskim.

<sup>15</sup> Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Francuskiej. Sprawa 167-73.

<sup>16</sup> „2. Rada, stanowiąc większość kwalifikowaną, może zadecydować, czy, w jakim zakresie i w jakim trybie właściwe przepisy mogą być przyjęte dla transportu morskiego i lotniczego.”

Traktatu jest błędne, gdyż podlegają one takim samym prawom jak inne gałęzie transportu. Nie miało to jednak odzwierciedlenia w praktyce. Wpływ na realizację wspólnej polityki lotniczej w UE miała polityka liberalizacji transportu lotniczego w USA. W 1979 r. Komisja Europejska opublikowała specjalny raport dotyczący realizacji wspólnej polityki lotniczej<sup>17</sup>. W tym okresie przyjęto pierwsze dokumenty dotyczące wspólnej polityki lotniczej UE:

- Dyrektywa Rady nr 80/51 z 1980 r. definiująca procedury postępowania w zakresie ograniczania hałasu samolotów<sup>18</sup>;
- Dyrektywa Rady nr 83/416 z 1983 r. w sprawie uregulowania wydawania zezwoleń na regularne międzynarodowe przewozy pasażerskie, ładunkowe i poczty między państwami członkowskimi<sup>19</sup>.

Nie miały one jednak znaczącego wpływu na kształtowanie wspólnej polityki lotniczej, wobec czego w 1983 r. Parlament Europejski wystąpił przeciwko Radzie do ETS o beczynność w tym zakresie. Wyrok ETS z dnia 22 maja 1985 r. w tej sprawie okazał się punktem zwrotnym dla rozwiązań prawnych w sprawie wspólnej polityki lotniczej. Trybunał stwierdził beczynność Rady i nakazał jej natychmiastowe podjęcie działań w celu liberalizacji transportu lotniczego.

Rozwój wspólnej polityki lotniczej Wspólnoty nastąpił od 1987 r. Od tego czasu zostały wydane min. trzy pakiety liberalizacyjne (1987, 1990, 1992 r.), które przyjęły formę rozporządzeń i decyzji Rady. W marcu 2004 r. został przyjęty tzw. czwarty pakiet liberalizacyjny, którego celem było utworzenie Jednolitej Przestrzeni Powietrznej<sup>20</sup>. Przepisy rozporządzeń wchodzących w skład tego pakietu (rozporządzenia Parlamentu Europejskiego nr 549–552/2004) zostały zastrzeżone tzw. Drugim pakietem SES<sup>21</sup>, którego wprowadzenie zostało zatwierdzone w 2009 r. Celem tego pakietu było zwiększenie wydajności ekonomicznej, finansowej i środowiskowej służb żeglugi powietrznej w Europie.

Ponieważ wprowadzenie pakietu SES II przyniosło dobre efekty, Komisja Europejska zaproponowała w czerwcu 2013 r. aktualizację przepisów w nim zawartych przez wprowadzenie pakietu SES II+. Prace nad jego wprowadzeniem nadal trwają<sup>22</sup>.

Od 2004 r. jednym z instytucjonalnych filarów europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego jest, mająca swoją siedzibę w Kolonii, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego. Do głównych zadań Agencji należy przede wszystkim pomoc Komisji w przygotowywaniu projektów aktów prawnych dotyczących bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Agencja wydaje min. w drodze zaleceń normy i zalecane metody postępowania (SARP's) wydawane przez Radę ICAO w drodze załączników do Konwencji chicagowskiej. Zalecenia te, podobnie jak same załączniki ICAO, nie mają charakteru wiążącego dla państw członkowskich UE. Dlatego też, mimo pierwszeństwa systemu EASA przed prawem krajowym, konieczna jest

<sup>17</sup> I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law International, 2006.

<sup>18</sup> Dz.U. L 18 z 24/01/1980, s. 26–28.

<sup>19</sup> Dz.U. L 237 z 26/08/1983, s. 19–24.

<sup>20</sup> Single European Sky I (SES I).

<sup>21</sup> SES II.

<sup>22</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single\\_european\\_sky/ses\\_2\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/ses_2_en.htm)

również inkorporacja zaleceń wydawanych przez agencje do systemu prawa polskiego<sup>23</sup>.

W chwili obecnej wspólna polityka lotnicza UE obejmuje swoim zakresem niemal każdą kwestię związaną z transportem lotniczym. Od tworzenia wspólnej przestrzeni powietrznej nad Europą, poprzez ingerencję w sprawy ochrony środowiska, ochrony pasażerów, kwestie socjalne, aż po kwestie finansowe instytucji związanych z żeglugą powietrzną czy przewoźników.

Większość aktów prawnych wydawanych przez organy unijne traktuje wszystkie kwestie regulowane przez prawo międzynarodowe, a w szczególności przez Konwencję chicagowską, w sposób szerszy i bardziej szczegółowy, nakładając na państwa członkowskie UE znacznie bardziej restrykcyjne wymogi min. w kwestiach technicznych niż te, które nakłada ICAO np. w załącznikach do konwencji chicagowskiej. większość aktów prawnych wydawanych przez organy Unii Europejskiej odwołują się zarówno do załączników ICAO jak i do samej Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. System chicagowski stanowi podstawę dla uregulowań zawartych w tych aktach prawnych. Odwołania w przedmiotowych rozporządzeniach i dyrektywach mają zarówno charakter ogólny jak i stricte techniczny – odnoszą się np. do definicji określonych w załącznikach. Natomiast w Traktacie o Unii Europejskiej i Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (wersje skonsolidowane z 26 października 2012 r.) nie ma odwołań do Konwencji i załączników. Podobnie z resztą w Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej EUROCONTROL, sporządzonej w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., (zmieniona Protokołem dodatkowym z dnia 6 lipca 1970 r., zmieniona Protokołem z dnia 21 listopada 1978 r., w całości zmieniona Protokołem z dnia 12 lutego 1981 r.).<sup>24</sup>

## 2. SPOSÓB IMPLEMENTACJI ZAŁĄCZNIKÓW ICAO DO KRAJOWEGO PORZĄDKU PRAWNEGO

Po wejściu w życie Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 17 października 1997 r., a konkretnie zgodnie z jej art. 91 ust. 1<sup>25</sup>, każda ratyfikowana umowa międzynarodowa, po jej ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw, staje się elementem polskiego systemu prawa<sup>26</sup>. Oznacza to, że Konwencja stała się w momencie opublikowania jej w Dzienniku Ustaw z dnia 26 czerwca 1959 r. elementem prawa polskiego. Natomiast jej załączniki nie miały już takiego charakteru. Obowiązek zastosowania się do załączników ICAO stanowił kontrowersyjny problem już od momentu ustanowienia

---

<sup>23</sup> Kasprzyk P., Wykład: *System prawa europejskiego w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego*, Studia Podyplomowe Prawo Lotnicze, 2015/2016.

<sup>24</sup> EUROCONTROL to Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej, do której Polska należy od 1 września 2004 r.

<sup>25</sup> Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. 1997 nr 78, poz. 483)

<sup>26</sup> Berezowski A., *Stosowanie międzynarodowych norm i zaleceń w świetle polskich przepisów w zagranicznym i polskim transporcie lotniczym, Bezpieczeństwo w powietrzu*, Rzeczpospolita, nr 145 (5005), 1998.

w 1948 r. pierwszego z załączników. Trudno bowiem określić status prawny samych załączników. Żaden z nich nie jest wymieniony w samej Konwencji Chicagowskiej. Brak też w samych przepisach Konwencji sankcji za niezastosowanie się do zaleceń i metod postępowania określonych w załącznikach ICAO. Niektóre państwa nadają załącznikom ICAO status prawa wewnętrznego, inne w tym Polska, dają odpowiednim organom normę kompetencyjną do wydania odpowiednich przepisów lotniczych.

W polskim prawie najważniejszym aktem prawnym traktującym o kwestiach lotnictwa cywilnego jest w chwili obecnej ustawa – Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r.<sup>27</sup> Nowe prawo lotnicze uwzględnia nie tylko zmiany jakie zostały wprowadzone do Konwencji chicagowskiej, dotyczące min. postępowania w razie naruszenia suwerenności państwa przez cywilne statki powietrzne (3bis) czy unormowania kwestii nadzoru lotniczego nad statkiem użytkowanym w innym kraju niż kraj rejestracji (83 bis), ale także kwestie zawarte w nowych, wydanych po 1962 r., w którym wydano starą ustawę – prawo lotnicze<sup>28</sup>, załącznikach do Konwencji chicagowskiej – nr 16, 17 i 18. Kwestie regulowane w załączniku nr 12 „Poszukiwanie i ratownictwo” miała zostać objęte odrębną ustawą. Sprawę tę rozwiązała nowelizacja ustawy – Prawo Lotnicze z dnia 30 czerwca 2011 r. wprowadziła rozwiązania dotyczące służby poszukiwania i ratownictwa (ASAR) do prawa lotniczego. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego zostało wydane 27 sierpnia 2015 r.<sup>29</sup>.

Poza upoważnieniami ustawowymi do wydania rozporządzeń wdrażających załączniki ICAO do polskiego systemu prawnego<sup>30</sup> w ustawie – Prawo Lotnicze zawarte jest szereg odwołań zarówno do Konwencji chicagowskiej jak i samych załączników ICAO.

Poniższa tabela przedstawia zestawienie artykułów ustawy – Prawo lotnicze<sup>31</sup>, w których znajdują się odwołania do załączników ICAO.

**Tabela 1. Dzienniki Urzędowe Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z obwieszczeniami ogłaszającymi teksty Załączników ICAO<sup>32</sup>**

Lp.	Nr załącznika ICAO	Nr Dziennika Urzędowego ULC (najnowsze publikacje <sup>1</sup> )
1	załącznik nr 1 – „Licencjonowanie personelu”	Nr 2 z 15.03.2012 r.
2	załącznik nr 2 – „Przepisy ruchu lotniczego”	Nr 3 z 17.03.2016 r.
3	załącznik nr 3 – „Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej”	Nr 4 z 16.04.2014 r.

<sup>27</sup> Ustawa – Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r (Dz.U. 2002 nr 130, poz. 1112 z późn. zm.)

<sup>28</sup> Szczegółowy opis sposobu wydawania Załączników ICAO pod rządami ustawy – Prawo Lotnicze z 31 maja 1962 r. patrz dalej.

<sup>29</sup> Dz.U. poz. 1547.

<sup>30</sup> O czym szerzej dalej.

<sup>31</sup> Dz.U. 2002 nr 130, poz. 1112 z późn. zm.

<sup>32</sup> Informacje ze strony internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.



Lp.	Nr załącznika ICAO	Nr Dziennika Urzędowego ULC (najnowsze publikacje <sup>1</sup> )
4	załącznik nr 4 – „Mapy lotnicze”	Nr 4 z 5.05.2015 r.
5	załącznik nr 5 – „Jednostki miar do wykorzystania podczas operacji powietrznych i naziemnych”	Nr 6 z 10.04.2008 r.
6	załącznik nr 6 – „Eksploracja statków powietrznych”	Cz. 1 nr 9 z 10.06.2014 r. Cz. 2 nr 10 z 10.06.2014 r. Cz. 3 nr 5 z 19.03.2012 r.
7	załącznik nr 7 – „Znaki przynależności państwowej oraz rejestracyjne”	Nr 10 z 16.04.2013 r.
8	załącznik nr 8 – „Przepisy zdatności do lotu statków powietrznych	Nr 8 z 3.08.2014 r.
9	załącznik nr 9 – „Ułatwienia w lotnictwie cywilnym”	Nr 7 z 3.07.2015 r.
10	załącznik nr 10 – „Łączność lotnicza”	Nr 1 z 27.01.2015 r.
11	załącznik nr 11 – „Służby ruchu lotniczego”	Nr 22 z 26.11.2012 r.
12	załącznik nr 12 – „Poszukiwanie i ratownictwo”	Nr 5 z 16.04.2010 r.
13	załącznik nr 13 – „Badanie wypadków i incydentów lotniczych”	Nr 12 z 1.06.2012 r.
14	załącznik nr 14 – „Lotniska”	Tom I – nr 4 z 10.02.2011 r. Tom II – nr 17 z 29.12.2009 r.
15	załącznik nr 15 – „Służby informacji lotniczej”	Nr 3 z 27.03.2014 r.
16	załącznik nr 16 – „Ochrona środowiska”	Tom I – nr 1 z 28.01.2016 r. Tom II – nr 2 z 28.01.2016 r.
17	załącznik nr 17 – „Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji”	Nr 14 z 21.11.2011 r.
18	załącznik nr 18 – „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną”	Nr 3 z 19.03.2012 r.
19	załącznik nr 19 – „Bezpieczeństwo ruchu lotniczego”	Nr 17 z 7.11.2014 r.

<sup>1</sup> W Dzienniku Urzędowym ULC publikowane są polskie teksty aktualnie obowiązujących wersji Załączników ICAO.



Jak wynika z powyższej tabeli, teksty wszystkich załączników ICAO zostały ogłoszone w języku polskim w Dzienniku Urzędowym Prezesa ULC. W Dzienniku tym Prezes ULC publikuje nowe teksty załączników po każdej zmianie do nich wprowadzonej. Nie oznacza to jednak, że teksty załączników ICAO ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Prezesa ULC stają się automatycznie prawem polskim. Po to, by załączniki ICAO stały się aktami powszechnie obowiązującymi w Polsce, muszą zostać implementowane do polskiego systemu prawnego przez akt powszechnie obowiązujący. Dzienniki Urzędowe ULC są aktami wewnętrznymi urzędu i jako takie są adresowane wyłącznie do jego pracowników. Nie mogą więc stanowić dokumentu implementującego do polskiego systemu prawa żadnych dokumentów. Spełniającymi wymogi konstytucyjne aktami są rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu na podstawie upoważnień zamieszczonych w ustawie – Prawo Lotnicze z 3 lipca 2002 r. Rodzi to jednak wiele nowych problemów w zakresie implementacji załączników ICAO

Polska uczestniczy w pracach ICAO od 1959 r. i od tego momentu ma obowiązek wykonywania przepisów wydawanych przez Radę ICAO. Zgodnie z art. 15 ustawy – Prawo Lotnicze z 13 maja 1962 r.<sup>33</sup>

„1. Przepisy prawa lotniczego nie naruszają umów międzynarodowych obowiązujących Polskę w zakresie lotnictwa cywilnego.

2. Minister Transportu, Żeglugi i Łączności wydaje w drodze rozporządzenia przepisy niezbędne do zastosowania w Polsce umów, o których mowa w ust. 1.”

Zgodnie z powyższym, ówczesny Minister Komunikacji wydał w latach 1962–1966 liczne rozporządzenia i zarządzenia bez wyraźnego odwołania się do Załączników ICAO, ale w treści i formie podobne do nich<sup>34</sup>. Tabela niżej przedstawi zestawienie aktów wykonawczych wdrażających metody postępowania i zalecenia ICAO z obowiązujących wówczas Załączników ICAO<sup>35</sup>.

W nowej ustawie – Prawo Lotnicze, wydanej w 2002 r. władza ustawodawcza zdecydowała, że załączniki ICAO będą wydawane w drodze rozporządzeń wydawanych przez ministra właściwego do spraw transportu. Jednak zgodnie z Rozdziałem 8 załącznika do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”<sup>36</sup>, aby rozporządzenie mogło zostać wydane, minister winien być wyposażony w normę kompetencyjną, czyli upoważnienie zawarte w akcie prawa o randze ustawy, w tym przypadku ustawie – Prawo Lotnicze. Upoważnienie to w sposób precyzyjny określa zarówno zakres podmiotowy (kto może wydać rozporządzenie) jak i przedmiotowy (co może zostać zawarte w rozporządzeniu) aktu wykonawczego.

<sup>33</sup> Dz.U. 1962 nr 32, poz. 153 z późn. zm.

<sup>34</sup> Z. Galicki, *Charakter prawny międzynarodowych wzorów...*, s. 224–226.

<sup>35</sup> W tabeli wzięto pod uwagę wydane przed wejściem w życie ustawy – Prawo Lotnicze z 1962 r. Załączniki ICAO od 1 do 15.

<sup>36</sup> Dz.U. 2002 nr 100, poz. 908

**Tabela 2. Akty wykonawcze wydane na podstawie ustawy – Prawo Lotnicze z 31 maja 1962 r. wdrażające metody i zalecenia ICAO określone w wydanych wówczas Załącznikach ICAO<sup>37</sup>**

Lp.	Załącznik	Rozporządzenia i zarządzenia	Inne dokumenty
1.	Załącznik 1	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 września 1961 r. o personelu lotniczym. <sup>1</sup>  Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 grudnia 1962 r. w sprawie warunków niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa lotów przy wykonywaniu przez członków personelu lotniczego uprawnień wynikających z licencji. <sup>2</sup>	
2.	Załącznik 2	Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Obrony Narodowej z dnia 19 grudnia 1964 r. w sprawie zasad ruchu lotniczego cywilnych statków powietrznych. <sup>3</sup>	„Szczegółowe przepisy w sprawie ruchu lotniczego cywilnych statków powietrznych – wykonywanie lotów w przestrzeniach kontrolowanych i nadzorowanych” <sup>4</sup> – rozwinięcie do rozporządzenia.  „Szczegółowe przepisy w sprawie ruchu lotniczego cywilnych statków powietrznych – wykonywanie skoków spadochronowych” <sup>5</sup> – rozwinięcie do rozporządzenia.
3.	Załącznik 3		„Szczegółowe przepisy w sprawie ruchu lotniczego cywilnych statków powietrznych – korzystanie z osłony meteorologicznej przez personel lotniczy w lotnictwie cywilnym.” <sup>6</sup>
4.	Załącznik 4		„Szczegółowe przepisy w sprawie ruchu lotniczego cywilnych statków powietrznych – mapy lotnicze.” <sup>7</sup>

<sup>37</sup> Z. Galicki, *Charakter prawny międzynarodowych wzorów...*, s. 224–226.

Lp.	Załącznik	Rozporządzenia i zarządzenia	Inne dokumenty
5.	Załącznik 6	Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 4 stycznia 1964 r. w sprawie zasad eksploatacji statków powietrznych. <sup>8</sup> – uchylone zarządzeniem z 9 czerwca 1987 r. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 czerwca 1987 r. w sprawie zasad eksploatacji statków powietrznych. <sup>9</sup>	„Szczegółowe przepisy eksploatacji statków powietrznych.” <sup>10</sup>
6.	Załącznik 7	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 czerwca 1963 r. w sprawie polskiego rejestru państwowego statków powietrznych oraz znaków i napisów na sprzęcie lotniczym. <sup>11</sup>	Załącznik 1 do rozporządzenia „Szczegółowe zasady rejestru sprzętu lotniczego”. Załącznik 2 do rozporządzenia – wzór świadectwa rejestracji.
7.	Załącznik 8	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 września 1965 r. w sprawie sprawdzania zdolności sprzętu lotniczego. <sup>12</sup>	
8.	Załącznik 10		„Szczegółowe przepisy w sprawie ruchu lotniczego cywilnych statków powietrznych – łączność lotnicza.” <sup>13</sup>
9.	Załącznik 11		„Szczegółowe przepisy w sprawie ruchu lotniczego cywilnych statków powietrznych – wyznaczanie przestrzeni powietrznej dla ruchu cywilnych statków powietrznych i działanie organów ruchu lotniczego w tych przestrzeniach.” <sup>14</sup>
10.	Załącznik 12	Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 18 grudnia 1965 r. w sprawie prowadzenia poszukiwań i akcji ratowniczej cywilnych statków powietrznych. <sup>15</sup>	

Lp.	Załącznik	Rozporządzenia i zarządzenia	Inne dokumenty
11.	Załącznik 13	Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 24 czerwca 1964 r. w sprawie badania wypadków statków powietrznych. <sup>16</sup>	
12.	Załącznik 14	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15 września 1964 r. w sprawie cywilnych lotnisk, lądowisk i lotniczych urzędzeń naziemnych. <sup>17</sup>	„Szczegółowe przepisy w sprawie technicznych dla lotnisk i lądowisk cywilnych.” <sup>18</sup>
13.	Załącznik 15		„Szczegółowe przepisy w sprawie ruchu lotniczego cywilnych statków powietrznych – służba informacji lotniczej.” <sup>19</sup>

<sup>1</sup> Dz.U. 1961 nr 45, poz. 236

<sup>2</sup> M.P. 1963 nr 4 poz. 20

<sup>3</sup> Dz.U. 1965 nr 1, poz. 4

<sup>4</sup> Dz. Urz. Ministra Komunikacji 1965 nr 51 poz. 311

<sup>5</sup> Dz. Urz. Ministra Komunikacji 1965 nr 48 poz. 288

<sup>6</sup> Dz. Urz. Ministra Komunikacji 1965 nr 39 poz. 212

<sup>7</sup> Dz. Urz. Ministra Komunikacji 1966 nr 1 poz. 6

<sup>8</sup> M.P. 1964 nr 14 poz. 68

<sup>9</sup> M.P. 1987 nr 20 poz. 178

<sup>10</sup> Dz. Urz. Ministra Komunikacji 1964 nr 23 poz. 138

<sup>11</sup> Dz.U. 1963 nr 31, poz. 178

<sup>12</sup> Dz.U. 1965 nr 43, poz. 271

<sup>13</sup> Dz. Urz. Ministra Komunikacji 1965 nr 25 poz. 132 i 1970 nr 22 poz. 162

<sup>14</sup> Dz. Urz. Ministra Komunikacji 1965 nr 48 poz. 287

<sup>15</sup> M.P. 1965 nr 72 poz. 416

<sup>16</sup> M.P. 1964 nr 44 poz. 210

<sup>17</sup> Dz.U. 1964 nr 37, poz. 237

<sup>18</sup> Dziennik Budowlany – Dz. Urz. 1966 nr 5 poz. 22

<sup>19</sup> Dz. Urz. Ministra Komunikacji 1965 nr 25 poz. 133

**Tabela 3. Implementacja załączników ICAO i dokumentów ICAO do polskiego systemu prawa w drodze rozporządzeń**

l.p.	Załącznik	Akt wykonawczy pierwotnie implementujący	Doc ICAO wskazany w danym Załączniku <sup>1</sup>	Akt wykonawczy obecnie implementujący <sup>2</sup>
1.	<p>Załącznik 1 – „Licencjonowanie personelu”</p> <p>Odesłania szczegółowe</p>	<p>ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego<sup>3</sup> – częściowe wprowadzenie – uznany za uchylony</p> <p>ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup> z dnia 24 czerwca 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz.U. z dnia 17 lipca 2009 r.) – całościowe wprowadzenie (nie stosuje się zalecanych metod postępowania określonych w pkt: 1.2.6.1.1., 4.2.1.4. oraz 6.3.2.9.1. Aneksu 1) – uznany za uchylony</p>	Doc 8400 <sup>4</sup>	<p>Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego<sup>5</sup> – częściowe wprowadzenie. Odesłanie nie tylko do Załącznika 1 ICAO, ale też do wielu rozporządzeń unijnych, które w sposób bardziej szczegółowy regulują kwestie przyznawania licencji.</p> <p>Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie licencji i świadectw kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego<sup>6</sup> – częściowa implementacja.</p>

<sup>1</sup> Doc ICAO wskazane w danym załączniku ICAO są razem z nim implementowane do krajowego porządku prawnego.

<sup>2</sup> Po nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze z 3 lipca 2012 r.

<sup>3</sup> Dz.U. nr 165, poz. 1603

<sup>4</sup> „Skróty i kody ICAO” (ICAO Abbreviations and Codes)), pod nazwą PANS-ABC.

<sup>5</sup> Dz.U. poz. 1077

<sup>6</sup> Dz.U. poz. 471

l.p.	Załącznik	Akt wykonawczy pierwotnie implementujący	Doc ICAO wskazany w danym Załączniku <sup>1</sup>	Akt wykonawczy obecnie implementujący <sup>2</sup>
		ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej osób ubiegających się o świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego lub posiadających świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego – do wymagań zdrowotnych klasy 3 – uznany za uchylony		
2.	Załącznik 2 – „Przepisy ruchu lotniczego”  Odesłanie ogólne	ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 6 lutego 2008 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego <sup>7</sup>	Doc 2010 <sup>8</sup> Doc 4444 <sup>9</sup> Doc 7030 <sup>10</sup> Doc 9718 <sup>11</sup> Doc 8168 <sup>12</sup> Doc 9760 <sup>13</sup> Doc 9694 <sup>14</sup> Doc 9731 <sup>15</sup>	

<sup>7</sup> Dz.U. 2008 nr 37, poz. 203

<sup>8</sup> „Zalecenia w sprawie Norm, Zalecanych Metod Postępowania i Procedur – Przepisy ruchu lotniczego” w części I dokumentu.

<sup>9</sup> Procedury służb żeglugi powietrznej – Zarządzanie ruchem lotniczym” (PANS-ATM).

<sup>10</sup> „Regionalne procedury uzupełniające” – Przepisy ruchu lotniczego i służb ruchu lotniczego.

<sup>11</sup> Podręcznik na temat wymogów spektrum częstotliwości radiowych dla lotnictwa cywilnego włącznie z deklaracją na temat zatwierdzonej polityki ICAO.

<sup>12</sup> Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Operacje statków powietrznych PANS-OPS.

<sup>13</sup> Podręcznik o zdolności technicznej statku powietrznego do lotu.

<sup>14</sup> Podręcznik służb ruchu lotniczego dotyczący zastosowania łącza transmisji danych.

<sup>15</sup> Podręcznik w sprawie międzynarodowego lotniczego i morskiego poszukiwania i ratownictwa (IAMSAR).

l.p.	Załącznik	Akt wykonawczy pierwotnie implementujący	Doc ICAO wskazany w danym Załączniku <sup>1</sup>	Akt wykonawczy obecnie implementujący <sup>2</sup>
		Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów ruchu lotniczego <sup>16</sup>	Doc. 9574 <sup>17</sup> Doc. 7030 <sup>18</sup>	
3.	Załącznik 3 – „Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej”  Było odesłanie szczegółowe, w tej chwili jest ogólne, ale odchodzi się od stosowanej formułki.	ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW INFRASTRUKTURY, ŚRODOWISKA, SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI ORAZ OBRONY NARODOWEJ z dnia 28 października 2004 r. w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa <sup>19</sup> – uznany za uchylony		Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 października 2013 r. w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego <sup>20</sup>
4.	Załącznik 4 – „Mapy lotnicze”  Odesłanie ogólne	ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY <sup>1)</sup> z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie służby informacji lotniczej <sup>21</sup>		-”-

<sup>16</sup> Dz.U. 2010 nr 72, poz. 463

<sup>17</sup> Podręcznik dotyczącym wdrażania minimalnej separacji pionowej pomiędzy 300 m (1 000 ft) FL 290 a FL 410 włącznie.

<sup>18</sup> Regionalnych procedurach uzupełniających.

<sup>19</sup> Dz.U. nr 245, poz. 2459

<sup>20</sup> Dz.U. poz 1202

<sup>21</sup> Dz.U. nr 58, poz. 478



l.p.	Załącznik	Akt wykonawczy pierwotnie implementujący	Doc ICAO wskazany w danym Załączniku <sup>1</sup>	Akt wykonawczy obecnie implementujący <sup>2</sup>
5.	Załącznik 5 – „Jednostki miar do wykorzystania podczas operacji powietrznych i naziemnych”	– brak –		
6.	Załącznik 6 – „Eksploatacja statków powietrznych”  Cz. I – Międzynarodowy, zarobkowy transport lotniczy – samoloty	ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY <sup>1)</sup> z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące <sup>22</sup>		-/-
	Cz. II – Międzynarodowe lotnictwo ogólne – samoloty  Cz. III – Operacje międzynarodowe – śmigłowce  Odwołanie ogólne częściowe	– prace lotnicze – operacje lotnicze, o których mowa w Dziale 1 Części II Załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.		

<sup>22</sup> Dz.U. nr 106, poz. 678 z późn. zm.

l.p.	Załącznik	Akt wykonawczy pierwotnie implementujący	Doc ICAO wskazany w danym Załączniku <sup>1</sup>	Akt wykonawczy obecnie implementujący <sup>2</sup>
7.	Załącznik 7 – „Znaki przynależności państwowej oraz rejestracyjne”  Było i jest odesłanie szczegółowe	ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 4 czerwca 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych <sup>23</sup> – uchylony		Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 czerwca 2013 r. w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych i napisów na statkach powietrznych wpisanych do tego rejestru <sup>24</sup>
8.	Załącznik 8 – „Zdatność do lotu statków powietrznych”  Było odesłanie szczegółowe w tej chwili jest odesłanie do rozporządzenia UE 748/2012 r., a do załącznika tylko w odniesieniu do 2 wzorów wniosków	ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 29 maja 2003 r. w sprawie zdatności statków powietrznych do lotu <sup>25</sup> – uznany za uchylony		Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie zdatności statków powietrznych do lotu <sup>26</sup>

<sup>23</sup> Dz.U. nr 109, poz. 1034

<sup>24</sup> Dz.U. poz. 726

<sup>25</sup> Dz.U. nr 117, poz. 1108

<sup>26</sup> Dz.U. poz. 519

l.p.	Załącznik	Akt wykonawczy pierwotnie implementujący	Doc ICAO wskazany w danym Załączniku <sup>1</sup>	Akt wykonawczy obecnie implementujący <sup>2</sup>
9.	<p>Załącznik 9 – „Ułatwienia”</p> <p>Pierwotnie częściowe odesłanie ogólne, w tej chwili brak odesłania do załącznika 9, za to odesłania do kilku rozporządzeń UE 216/2008, 2042/2003, 1178/2011 – trzeba przeanalizować odesłania do załącznika 9 w tych rozporządzeniach</p>	<p>ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego<sup>27</sup> – do świadectwa członka załogi statku powietrznego (Crew Member Certificate – CMC) – uznany za uchylony</p> <p>ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa<sup>28</sup> – nie wprowadza Załącznika, ale się na niego w jednym miejscu powołuje</p>		<p>Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego<sup>29</sup></p>

<sup>27</sup> Dz.U. nr 165, poz. 1603

<sup>28</sup> Dz.U. nr 116, poz. 803

<sup>29</sup> Dz.U. poz. 471

l.p.	Załącznik	Akt wykonawczy pierwotnie implementujący	Doc ICAO wskazany w danym Załączniku <sup>1</sup>	Akt wykonawczy obecnie implementujący <sup>2</sup>
10.	Załącznik 10 – „Łączność lotnicza”  Tom I – Pomoce radionawigacyjne  Tom II – Procedury telekomunikacyjne  Tom III – Systemy łączności  Tom IV – Systemy dozoru i unikania kolizji	ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY <sup>1)</sup> z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie szczegółowych zasad działania telekomunikacji lotniczej <sup>30</sup>	TOM I Doc 9613 <sup>31</sup> Doc 8071 <sup>32</sup> Doc 8168 <sup>33</sup> Doc 9718 <sup>34</sup> Doc 9861 <sup>35</sup> Doc 9849 <sup>36</sup>  TOM II Doc 7181 <sup>37</sup> Doc 8400 <sup>38</sup> Doc 9718 <sup>39</sup> Doc 4444 <sup>40</sup> Doc 8400 <sup>41</sup> Doc 7910; Doc 8585; Doc 9705 <sup>42</sup> Doc 10021; Doc 9683 <sup>43</sup> Doc 8585 <sup>44</sup> Doc 9758 <sup>45</sup> Doc 9694 <sup>46</sup>	-,-

<sup>30</sup> Dz.U. nr 58, poz. 479

<sup>31</sup> Podręcznik nawigacji opartej na charakterystykach (PBN).

<sup>32</sup> Podręcznik Testowania Pomocy Radionawigacyjnych.

<sup>33</sup> Procedury służb żeglugi powietrznej – Operacje statków powietrznych (PANS-OPS).

<sup>34</sup> Podręcznik wymagań na widmo częstotliwości radiowych dla lotnictwa cywilnego wraz z zatwierdzoną polityką ICAO.

<sup>35</sup> Manual on the Universal Access Transceiver (UAT).

<sup>36</sup> Podręcznik GNSS.

<sup>37</sup> Procedury łączności radiotelefonicznej.

<sup>38</sup> Procedury łączności są stosowane w połączeniu ze Skrótami i kodami.

<sup>39</sup> Podręcznik nt. wymogów widma częstotliwości radiowych dla lotnictwa cywilnego, łącznie z deklaracją na temat zatwierdzonej polityki ICAO

<sup>40</sup> PANS-ATM.

<sup>41</sup> PANS-ABC.

<sup>42</sup> Podręczniku przepisów technicznych dla sieci telekomunikacji lotniczej (ATN).

<sup>43</sup> Podręcznik szkoleniowym nt. czynników ludzkich.

<sup>44</sup> Oznaczniki użytkowników statków powietrznych, władz i służb lotniczych.

<sup>45</sup> Wytyczne na temat czynników ludzkich w systemach zarządzania ruchem lotniczym (ATM).

<sup>46</sup> Podręcznik na temat zastosowań łączności transmisji danych przez służby ruchu lotniczego.

l.p.	Załącznik	Akt wykonawczy pierwotnie implementujący	Doc ICAO wskazany w danym Załączniku <sup>1</sup>	Akt wykonawczy obecnie implementujący <sup>2</sup>
	Tom V – Wykorzystanie zakresu radiowych częstotliwości lotniczych  Odesłanie ogólne		TOM III Doc 9718 <sup>47</sup> Doc 8144 <sup>48</sup> Doc 9880 <sup>49</sup> Doc 9705 <sup>50</sup> Doc 9694 <sup>51</sup> Doc 9880 <sup>52</sup> Doc 9741 <sup>53</sup> Doc 9861 <sup>54</sup> Doc 9804 <sup>55</sup> Doc. 9776; Doc. 9805; Doc. 9816;  TOM IV Doc 9863 <sup>56</sup> Doc 9924 Doc 9684 <sup>57</sup> Doc 9688 <sup>58</sup>  TOM V Brak nowych	

<sup>47</sup> Podręcznik wymagań dotyczących spektrum częstotliwości radiowych w lotnictwie cywilnym wraz z deklaracją zaaprobowanych strategii ICAO.

<sup>48</sup> Dyrektywy dotyczące regionalnych spotkań Zespołu ds. Żeglugi Powietrznej i procedury ich prowadzenia.

<sup>49</sup> Podręcznik szczegółowych specyfikacji technicznych dla lotniczej sieci telekomunikacyjnej (ATN) wykorzystującej standardy i protokoły ISO/OSI.

<sup>50</sup> Podręcznik wymagań technicznych dla lotniczej sieci telekomunikacyjnej (ATN).

<sup>51</sup> Podręcznik dla sieci ATN wykorzystującej standardy i protokoły IPS (Doc 9896); Podręcznik aplikacji łączącej transmisję danych dla służb ruchu lotniczego.

<sup>52</sup> Podręcznik Szczegółowych Specyfikacji Technicznych dla ATN.

<sup>53</sup> Podręcznik Szczegółowych Specyfikacji Technicznych dla Łącza Danych Wysokiej Częstotliwości HF DL.

<sup>54</sup> Podręcznik urządzenia nadawczo-odbiorczego uniwersalnego dostępu (UAT).

<sup>55</sup> Podręcznik Obsługi Ruchu Lotniczego (ATS) Przełączania i Sygnalizacji Głosowej Ziemia-Ziemia.

<sup>56</sup> Podręcznik pokładowy system unikania kolizji (ACAS).

<sup>57</sup> Podręcznik systemy wtórnych radarów dozoru.

<sup>58</sup> Podręcznik specyficznych funkcji modu S.

l.p.	Załącznik	Akt wykonawczy pierwotnie implementujący	Doc ICAO wskazany w danym Załączniku <sup>1</sup>	Akt wykonawczy obecnie implementujący <sup>2</sup>
11.	Załącznik 11 – „Służby ruchu lotniczego”  Odesłanie ogólne	ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY <sup>1)</sup> z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie warunków i sposobu działania służb ruchu lotniczego <sup>59</sup>	Doc 9718 <sup>60</sup> Doc 9156 <sup>61</sup> Doc 9613 <sup>62</sup> Doc 9869 <sup>63</sup> Doc 9426 <sup>64</sup> Doc 9815 <sup>65</sup> Doc 9674 <sup>66</sup> Doc 8126 <sup>67</sup> Doc 8168 <sup>68</sup> Doc 9683 <sup>69</sup> Doc 4444 <sup>70</sup> Doc 9859 <sup>71</sup>	-"
			Doc 9574 <sup>72</sup> Doc 7030 <sup>73</sup> Doc 9476 <sup>74</sup> Doc 9830 <sup>75</sup> Doc 9694 <sup>76</sup> Doc 9377 <sup>77</sup>	

<sup>59</sup> Dz.U. nr 111, poz. 709

<sup>60</sup> Podręcznik na temat wymogów spektrum częstotliwości radiowych dla lotnictwa cywilnego włącznie z deklaracją na temat zatwierdzonej polityki ICAO.

<sup>61</sup> Podręcznik ICAO o przedstawianiu danych o wypadkach i incydentach lotniczych (ADREP Manual).

<sup>62</sup> Podręcznik nawigacji opartej o charakterystyki systemu (PBN).

<sup>63</sup> Podręcznik Wymaganych Charakterystyk Łączności (RCP).

<sup>64</sup> Podręcznik planowania służb ruchu lotniczego.

<sup>65</sup> Podręcznik Emitery Laserowe i Bezpieczeństwo Lotów.

<sup>66</sup> Podręcznik Światowego Systemu Geodezyjnego – 1984 (WGS-84).

<sup>67</sup> Podręcznik służb informacji lotniczej.

<sup>68</sup> PANS-OPS.

<sup>69</sup> Podręcznik szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego.

<sup>70</sup> PANS-ATM.

<sup>71</sup> Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem ICAO (SMM).

<sup>72</sup> Podręcznik zastosowania minimum separacji pionowej 300 m (1000 ft) pomiędzy FL 290 a FL 410 włącznie.

<sup>73</sup> Regionalne Procedury Uzupełniające.

<sup>74</sup> Podręcznik o systemie wspomagania i kierowania ruchu naziemnego (SMGCS).

<sup>75</sup> Podręcznik o zaawansowanym systemie wspomagania i kierowania ruchem naziemnym (A-SMGCS).

<sup>76</sup> Podręcznik służb ruchu lotniczego o zastosowaniu łącza transmisji danych.

<sup>77</sup> Podręcznik o koordynacji między służbami ruchu lotniczego, służbami informacji lotniczej i służbami meteorologii lotniczej.

l.p.	Załącznik	Akt wykonawczy pierwotnie implementujący	Doc ICAO wskazany w danym Załączniku <sup>1</sup>	Akt wykonawczy obecnie implementujący <sup>2</sup>
			Doc 9157 <sup>78</sup> Doc 8071 <sup>79</sup> Doc 7030	
12.	Załącznik 12 – „Poszukiwanie i ratownictwo”	– brak –		Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 27 sierpnia 2015 r w sprawie służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego.
13.	Załącznik 13 – „Badanie wypadków i incydentów lotniczych”  Odesłanie ogólne	ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych <sup>80</sup> – rozporządzenie nie wprowadza do stosowania całego załącznika 13, ale w dwóch miejscach go przywołuje (art. 22 i art. 25)		
14.	Załącznik 14 – „Lotniska”  Tom I – Projektowanie i eksploatacja lotnisk  Tom II – Lotniska dla śmigłowców	ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych <sup>81</sup> – uznany za uchylony		Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 5 lipca 2013 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk <sup>82</sup>

<sup>78</sup> Podręczniku projektowania lotnisk.

<sup>79</sup> Podręcznik kontroli pomocy radionawigacyjnych.

<sup>80</sup> Dz.U. nr 35, poz. 225

<sup>81</sup> Dz.U. nr 122, poz. 1273

<sup>82</sup> Dz.U. poz. 810



l.p.	Załącznik	Akt wykonawczy pierwotnie implementujący	Doc ICAO wskazany w danym Załączniku <sup>1</sup>	Akt wykonawczy obecnie implementujący <sup>2</sup>
	Odesłanie szczegółowe pierwotnie, w tej chwili wydaje się, że też, jest też odwołanie do Załącznika 14 tom I – sprawdzić			
15.	Załącznik 15 – „Służby informacji lotniczej”  Odesłanie ogólne	ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie służby informacji lotniczej <sup>83</sup>		-/-
16.	Załącznik 16 – „Ochrona środowiska”  Tom I – Hałas statków powietrznych  Tom II – Emisje z silników statków powietrznych  Odwołanie ogólne	ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 22 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań, jakie powinny spełniać statki powietrzne ze względu na ochronę środowiska <sup>84</sup> – z wyłączeniem rozdziału 2 tomu 1 – obowiązującego na podstawie oświadczenia rządowego z dnia 20 sierpnia 2003 r. <sup>85</sup> , z wyłączeniem rozdziału 2; (chodzi o załącznik 16) – uznany za uchylony		Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie wymagań, jakie powinny spełniać statki powietrzne ze względu na ochronę środowiska <sup>86</sup>

<sup>83</sup> Dz.U. nr 58, poz. 478

<sup>84</sup> Dz.U. nr 122, poz. 1271

<sup>85</sup> Dz.U. nr 146, poz. 1413

<sup>86</sup> Dz.U. poz. 953

l.p.	Załącznik	Akt wykonawczy pierwotnie implementujący	Doc ICAO wskazany w danym Załączniku <sup>1</sup>	Akt wykonawczy obecnie implementujący <sup>2</sup>
		Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie zakazów lotów dla statków powietrznych niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem – Rozdział 3, część II Tomu 1 Załącznika Nr 16 – uchylony		
17.	Załącznik 17 – „Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji”	ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa <sup>87</sup> – nie wprowadza Załącznika, ale się na niego w jednym miejscu powołuje – uznany za uchylony		Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego <sup>88</sup>
18.	Załącznik 18 – „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną”	ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 11 lipca 2008 r. w sprawie przewozu lotniczego materiałów wymagających szczególnego traktowania <sup>89</sup>	Techniczne Instrukcje Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną (Doc. 9284)	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi <sup>90</sup>

<sup>87</sup> Dz.U. nr 116, poz. 803<sup>88</sup> Dz.U. poz. 912<sup>89</sup> Dz.U. nr 126, poz. 814<sup>90</sup> Dz.U. poz. 898

l.p.	Załącznik	Akt wykonawczy pierwotnie implementujący	Doc ICAO wskazany w danym Załączniku <sup>1</sup>	Akt wykonawczy obecnie implementujący <sup>2</sup>
		Zalecanej metody postępowania, o której mowa w przepisie 12.2 załącznika 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, nie stosuje się. – uchylony		
19.	Załącznik 19 – „Zarządzanie bezpieczeństwem”	– brak –		

Początkowo, pod rządami ustawy – Prawo Lotnicze z 2002 r., przy implementacji załączników ICAO, przyjęto metodę dokładnego przepisywania do rozporządzeń tekstu każdego załącznika w brzmieniu jakie zobowiązała się przyjąć Polska na arenie międzynarodowej. Było to tzw. odwołanie szczegółowe. Takie rozwiązanie było wygodne ze względu na to, że osoba, która poszukiwała tekstu danego załącznika mogła go w łatwy sposób znaleźć w rozporządzeniu.

W ten sposób implementowano załącznik nr 1, załącznik nr 2, załącznik nr 7, załącznik nr 8 i załącznik nr 14.

Taka metoda wdrażania załączników ICAO do polskiego porządku prawnego powodowała jednak kilka komplikacji na poziomie procesu legislacyjnego. Po pierwsze – tekst każdego projektu rozporządzenia podlega konsultacjom społecznym i uzgodnieniom międzyresortowym. Każdy podmiot biorący w nich udział mógł zgłosić swoje poprawki merytoryczne do projektu. Poprawki te nie mogły być jednak uwzględniane, ponieważ Polska już wcześniej zobowiązała się na arenie międzynarodowej do przyjęcia danego załącznika ICAO w konkretnym brzmieniu. Po drugie – każda zmiana tekstu załącznika ICAO rodziła konieczność nowelizacji obowiązującego rozporządzenia, a więc ponowne przebrnięcie przez całą „ścieżkę legislacyjną” czyli również przez konsultacje społeczne i uzgodnienia międzyresortowe.

W związku z zaistniałymi komplikacjami, ustawodawca (Rządowe Centrum Legislacji) postanowił zmienić sposób wdrożenia załączników ICAO. Zastosowano tzw. odesłanie ogólne, oznaczające, że rozporządzenie wydane przez ministra zawiera jedynie formułę informującą o tym, że dany załącznik wprowadzany jest w życie. Przykładowo:

§ 1. Warunki i sposób działania służb ruchu lotniczego określają normy i zalecane metody postępowania zawarte w załączniku 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U. z 1959 r.

Nr 35, poz. 212 i 214 z późn. zm), zwanej dalej „Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym”, z tym, że strukturę, podział przestrzeni powietrznej i klasyfikację przestrzeni powietrznej określają przepisy wydane na podstawie art. 121 ust. 5 pkt. 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. W ten sposób zostały wdrożone między innymi załącznik nr 3, załącznik nr 11, załącznik 13, 14 itd.

Dodatkowo rozporządzenie może też implementować wytyczne ICAO zawarte w danym załączniku ICAO – tzw. „Docmany” oznaczone np. Doc 4444. Podobnie jak załączniki, nie mają one mocy wiążącej same w sobie. Służą one do interpretacji zapisów zawartych w załącznikach ICAO – stanowią pomoc dla państw we wdrażaniu załączników i tak samo jak one muszą być implementowane do krajowego systemu prawa jeżeli mają być w nim stosowane.

W rozporządzeniu implementującym załącznik 11 ICAO zostały wdrożone również wszystkie dokumenty, o których mowa w tymże załączniku:

§ 7. Dokumenty (Doc) opublikowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), o których mowa w załączniku 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, stosuje się od dnia wejścia w życie rozporządzenia, wydanego na podstawie art. 3 ust. 4 z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, wprowadzającego do stosowania dany dokument (Doc).

Warto też zauważyć, że nie wszystkie załączniki ICAO zostały implementowane do polskiego prawa w całości. Część z nich została wdrożona tylko w części np. załącznik nr 6 czy nr 18. Ponadto zdarza się też, że do tego samego załącznika ICAO można znaleźć odwołania w więcej niż jednym akcie wykonawczym. Stanowi to bardzo istotny problem.

Po nowelizacji Ustawy – Prawo Lotnicze, która miała miejsce w dniu 30 czerwca 2013 r. zaistniała konieczność ponownego wydania wielu z rozporządzeń, które implementowały załączniki ICAO do polskiego systemu prawnego. Dotyczyło to zwłaszcza tych rozporządzeń, które wprowadzały odesłanie szczegółowe do załączników ICAO. Nowe rozporządzenia odchodzą od tego sposobu odesłania do załączników ICAO. Nie można też uznać, że zawierają też odesłania ogólne do całości konkretnego załącznika. Owszem, odwołują się do stosowania zapisów danego załącznika ICAO w jakimś konkretnym przypadku regulowanym w rozporządzeniu, ale w znacznie większej mierze powołują się na obowiązujące w danym zakresie rozporządzenia unijne.

Taki stan rzeczy wynika z faktu, iż w międzyczasie Polska stała się członkiem Unii Europejskiej, a co za tym idzie musi w pierwszej kolejności przestrzegać przepisów wydawanych przez jej organy. W większości przypadków nie jest to sprzeczne z zapisami załączników ICAO, gdyż stanowią one jedynie minimum standardów, które mają spełniać wszystkie państwa będące stronami Konwencji chicagowskiej, a przepisy unijne są znacznie bardziej „wymagające” dla państw członkowskich Unii Europejskiej.

Jedynie w kilku przepisach ustawy – Prawo Lotnicze jest bezpośrednio upoważnienie do wydania rozporządzenia uwzględniającego regulacje z załączników ICAO:

- Art. 59a ust. 5 – załącznik nr 14;
- Art. 71a ust. 2 – załącznik nr 16;

- Art. 71c ust. 2 – załącznik nr 16;
- Art. 96 ust. 5b pkt. 1 – załącznik nr 1
- Art. 121 ust. 6 pkt 1 – załącznik nr 2;
- Art. 140a ust. 4 – załącznik nr 12;
- Art. 140e ust. 3 – załącznik nr 10;
- Art. 189 a ust. 2 – załącznik nr 9;
- Art. 202b – załącznik nr 12.

Jeżeli chodzi o pozostałe upoważnienia to mają one charakter pośredni np. zgodnie z art. 104 ust. 1 pkt 1–5<sup>38</sup>:

„Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając przepisy międzynarodowe i przepisy prawa Unii Europejskiej oraz mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów, określi dla specjalności, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1, 3 i 5 oraz art. 95 ust. 2 pkt 1–7, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzory licencji i świadectw kwalifikacji;
  - 2) uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji lub świadectw kwalifikacji;
  - 3) szczegółowe wymagania dla poszczególnych rodzajów licencji i świadectw kwalifikacji, dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;
  - 4) szczegółowe warunki i sposób:
    - a) wydawania, przedłużania, wznawiania, wymiany, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień,
    - b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcych licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień, wydanych przez właściwy organ obcego państwa,
    - c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,
    - d) prowadzenia rejestru personelu lotniczego,
    - e) prowadzenia szkolenia lotniczego;
  - 5) szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji i świadectw kwalifikacji;
  - 6) zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do otrzymania świadectwa operatora tankowania statków powietrznych oraz wzór i tryb uzyskiwania takiego świadectwa, uwzględniając równorzędność ukończonych kursów i szkoleń.”
- sformułowanie „uwzględniając przepisy międzynarodowe” pozwala na odwołanie się w wydawanym rozporządzeniu załącznika nr 1 ICAO „Licencjonowanie personelu”.

Do tej pory do polskiego systemu prawnego nie zostały wdrożone jeszcze dwa załączniki ICAO:

- Załącznik 5 – „Jednostki miar do wykorzystania podczas operacji powietrznych i naziemnych”;
- Załącznik 19 – „Zarządzanie bezpieczeństwem”.

<sup>38</sup> Ustawa – prawo lotnicze, Dz.U. 2002 nr 130, poz. 1112 z późn. zm.

Niektórych załączników nie można też implementować w sposób ogólny, czego przykładem jest załącznik 12 – „Poszukiwanie i ratownictwo”. Prace nad rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu w sprawie służby poszukiwania i ratownictwa trwały wiele lat. Upoważnienie ustawowe do wydania tego rozporządzenia wynika z art. 140d ustawy – Prawo Lotnicze<sup>39</sup>. Ze względu na specyfikę służby poszukiwania i ratownictwa (konieczności dostosowania jej do warunków krajowych) Niektóre kwestie musiały być rozwiązane w sposób odmienny niż w załączniku.

Znacznie większy problem może wystąpić przy implementacji załącznika nr 19 ICAO. Jest to nowy załącznik, wydany w listopadzie 2013 r. Komplikacje te wynikają z faktu, że w ustawie – Prawo Lotnicze nie ma upoważnienia ustawowego do wydania rozporządzenia regulującego kwestie zawarte w przedmiotowym załączniku. Aktualny tekst załącznika nr 19 ICAO jest oparty na zebranych z pozostałych załączników ICAO regulacjach dotyczących bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Dlatego też obowiązują w Polsce na podstawie rozporządzeń wdrażających te załączniki. Jednak ICAO może „wyciąć” z tych załączników postanowienia zebrane w załączniku nr 19. Wówczas w przepisach polskich będzie luka w tym zakresie. Sytuacja o podobnych konsekwencjach będzie miała miejsce, jeżeli ICAO zmieni tekst Załącznika 19. Zakres regulacji, które obowiązują w Polsce z regulacjami załącznika 19 będą różne. Np. może być węższe. Konieczna zatem wydaje się nowelizacja ustawy – Prawo Lotnicze w taki sposób, aby zamieszczone w niej zostało upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia odnoszącego się do kwestii uregulowanych w załączniku nr 19 ICAO. Innym wyjściem może okazać się zgłoszenie do ICAO tzw. odstępstw od stosowania regulacji zawartych w załączniku nr 19. Wydaje się to jednak rozwiązanie chwilowe, które nie zastąpi konieczności wydania rozporządzenia.

W tym miejscu rodzi się pytanie, czy ustawodawca nie powinien zastanowić się nad zamieszczeniu w ustawie – Prawo Lotnicze przepisu zawierającego ogólne upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw transportu, umożliwiającego wydawanie w drodze rozporządzenia każdego nowego załącznika ICAO. Wydaje się to o tyle niemożliwe, że każde upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia musi określać nie tylko podmiot upoważniony do jego wydania, ale także zakres przedmiotowy wydawanego rozporządzenia, co przy załącznikach przyszłych i niepewnych jest rzeczą niemożliwą.

### 3. PODSUMOWANIE

Od momentu podpisania Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym dnia 7 grudnia 1944 r., stanowiła ona fundament prawny dla lotnictwa cywilnego, a załączniki do niej dołączone określały absolutne minima techniczne jakie musiały osiągnąć państwa-strony konwencji. Bardzo długo to właśnie ICAO wyznaczało standardy w dziedzinie lotnictwa na całym świecie. Wymusiło to na Polsce konieczność wdrożenia regulacji zawartych w załącznikach ICAO do polskiego systemu prawnego. Jak zostało to wskazane w niniejszym opracowaniu, odbywa się to przez

---

<sup>39</sup> Dz.U. 2002 nr 130, poz. 1112 z późn. zm.

wydawanie aktów wykonawczych do ustawy – Prawo Lotnicze z 2002 r. Było to o tyle proste, że Polska nie należała wówczas do Unii Europejskiej i załączniki ICAO były jedynymi dokumentami, których wymogi musiały zostać przez nasz kraj spełnione. Dlatego też, albo przepisywano tekst załącznika w języku polskim (odesłanie szczegółowe), albo w późniejszym okresie wydawane rozporządzenie informowało jedynie o tym, że od momentu wejścia w życie rozporządzenia mają zastosowanie regulacje danego załącznika ICAO. Zmiany nastąpiły dopiero w chwili, kiedy Polska stała się członkiem Unii Europejskiej, czyli od 1 maja 2004 r. Wówczas zaczęło w Polsce obowiązywać prawo unijne, a w związku z tym również akty prawne, które regulowały te same kwestie, co załączniki ICAO. Ponieważ jednak rozporządzenia unijne, które w głównej mierze zajmują się kwestią lotnictwa cywilnego, obowiązują wprost w państwach członkowskich i są w hierarchii źródeł prawa wyżej od rozporządzeń krajowych, a nawet ustaw, nie istniała konieczność zmian dotychczasowo wydanych rozporządzeń krajowych implementujących załączniki ICAO. Było oczywiste, że w momencie sprzeczności przepisów w nich zawartych pierwszeństwo będą miały rozwiązania zawarte w rozporządzeniach unijnych.

Dopiero w momencie nowelizacji ustawy – Prawo Lotnicze, która weszła w życie 30 czerwca 2011 r. zaistniała konieczność zmiany niektórych aktów wykonawczych do niej, w tym również tych, które wdrażały do krajowego systemu prawa załączniki ICAO. Ustawodawca podjął decyzję o tym, że w tekstach tych rozporządzeń konieczne są odwołania już nie tylko do systemu chicagowskiego (w tym załączników ICAO), ale także, a może przede wszystkim, do rozporządzeń unijnych.

Same rozporządzenia unijne też w dużej mierze odnoszą się do Konwencji chicagowskiej z 1944 r. oraz jej załączników. Wynika to głównie z tego, że system chicagowski jest podstawą rozwoju lotnictwa cywilnego na całym świecie, a więc także w Unii Europejskiej. W związku z tym przepisy unijne nie mogą być sprzeczne z tym, co określają załączniki ICAO, mogą jedynie w sposób bardziej szczegółowy czy restrykcyjny regulować dane kwestie.

Wydaje się, że mnogość przepisów na poziomie międzynarodowym – ICAO wydaje nowe załączniki, a także dodatkowe wytyczne tzw. Doc., wzrost ilości przepisów na poziomie unijnym – w chwili obecnej niemal każda dziedzina lotnictwa cywilnego jest objęta przepisami unijnymi – oraz dodatkowe krajowe regulacje, które muszą być wydawane, aby dostosować prawo unijne do warunków krajowych, powoduje, że w prawie zaistniał chaos. Często jest tak, że prawo krajowe reguluje coś zgodnie z rozporządzeniem unijnym, które przestało już obowiązywać, bo ustawa – Prawo Lotnicze do takiego się odwołuje. Ustawodawca nie nadała z dostosowywaniem prawa krajowego do unijnego. W takiej sytuacji, minimum wymagań jakie stanowiły załączniki ICAO dla państw-stron Konwencji chicagowskiej mogą być zdecydowanie lepszym i łatwiejszym we wdrożeniu w prawie krajowym rozwiązaniem od ciągłego zmieniania prawa krajowego, tak by było ono zgodne z prawem unijnym.

Jak wspomniano już wyżej, ustawodawca powinien przeanalizować możliwość zamieszczenia w ustawie – Prawo Lotnicze przepisu zawierającego ogólne upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw transportu, umożliwiającego wydawanie w drodze rozporządzenia każdego nowego załącznika ICAO. Wydaje



się to o tyle niemożliwe, że każde upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia musi określać nie tylko podmiot upoważniony do jego wydania, ale także zakres przedmiotowy wydawanego rozporządzenia, co przy załącznikach przysyłanych i niepewnych jest rzeczą niemożliwą. Jednak niewątpliwie bardzo uprościłoby to całą procedurę implementacji norm i zaleceń z załączników ICAO.

Mimo tego, że w ust. 3 art. 91 Konstytucji RP stwierdza się, że „jeżeli wynika to z ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską umowy konstytuującej organizację międzynarodową, prawo przez nią stanowione jest stosowane bezpośrednio, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami”, to nie wspomina on o samej procedurze publikacji tych aktów, dlatego też należy uznać, że zgodnie art. 88 ust. 1 Konstytucji RP, warunkiem obowiązywania aktu prawnego jest jego ogłoszenie<sup>40</sup>.

## BIBLIOGRAFIA I ŹRÓDŁA

- Berezowski A., *Stosowanie międzynarodowych norm i zaleceń w świetle polskich przepisów w zagranicznym i polskim transporcie lotniczym, Bezpieczeństwo w powietrzu*, Rzeczpospolita, nr 145 (5005), 1998.
- Diederiks-Verschoor I.H.Ph., *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law International, 2006.
- Galicki Z., *Charakter prawny międzynarodowych wzorów i zaleconych metod ICAO* (praca doktorska), Warszawa 1971.
- Kasprzyk P., Wykład: *System prawa europejskiego w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego*, Studia Podyplomowe Prawo Lotnicze, 2015/2016.
- Konert A., *Odpowiedzialność za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego*, Warszawa: Wolters Kluwer SA, 2014.
- Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych, podpisana w Rzymie dnia 29 maja 1933 r. (Dz.U. 1937 nr 74, poz. 540).
- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzona w Chicago 7 grudnia 1944 r. (Dz.U. 1959 nr 35, poz. 212 ze zm.; ICAO Doc 7300).
- Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r. (Dz.U. 1971 nr 15, poz. 147).
- Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r. (Dz.U. 1972 nr 25, poz. 181).
- Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. (Dz.U. 1976 nr 8, poz. 37).
- Konwencja dotycząca odszkodowań za szkody wyrządzone osobom trzecim, będące skutkiem bezprawnych czynów przy użyciu statków powietrznych podpisana w Montrealu dnia 2 maja 2009 r.
- Konwencja dotycząca odszkodowań za szkody wyrządzone przez statki powietrzne osobom trzecim podpisana w Montrealu dnia 2 maja 2009 r.
- Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz.U. 1933 nr 8, poz. 49).

---

<sup>40</sup> A. Berezowski, *Stosowanie międzynarodowych norm i zaleceń...*

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego – uznany za uchylony (Dz.U. 2003 nr 165, poz. 1603)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie licencjonowania personelu lotniczego – uznany za uchylony (Dz.U. 2005 nr 70, poz. 632).
- Traktat o otwartych przestworzach, sporządzony w Helsinkach dnia 24 marca 1992 r. (Dz.U. 2001 Nr 103, poz. 1127).
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze. (Dz.U. 2002 nr 130, poz. 1112 ze zm.
- Weber L., *International Civil Aviation Organization, An Introduction*, Kluwer Law International, 2007.
- Zajac G., *Wspólna polityka lotnicza Unii Europejskiej*, Państwowa Wyższa Szkoła Wschodnioeuropejska w Przemyślu, 2009.
- Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, wydanie 2, Warszawa: Lexis Nexis, 2011.
- [www.ulc.gov.pl](http://www.ulc.gov.pl) – Strona Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- [http://ec.europa.eu/legislation/index\\_pl.htm](http://ec.europa.eu/legislation/index_pl.htm) – Strona Komisji Europejskiej.
- [www.sejm.gov.pl](http://www.sejm.gov.pl) – Strona Sejmu RP.

## IMPLEMENTACJA KONWENCJI O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM Z 7 GRUDNIA 1944 R.

### Streszczenie

Autor opracowania stara się odpowiedzieć na pytanie, czy załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. mają charakter norm prawnych. Praca opisuje sposób wdrażania/inkorporacji norm i zaleceń, wydawanych przez ICAO w drodze załączników do Konwencji chicagowskiej, do porządków prawnych unijnego i krajowego.

Słowa kluczowe: załączniki ICAO, Konwencja Chicagowska, normy ICAO, zalecenia ICAO, prawo lotnicze, implementacja przepisów

## IMPLEMENTATION OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION OF 7 DECEMBER 1944

### Summary

Author of the article tries to answer the question of whether the annexes to the Convention of International Civil Aviation, signed in Chicago on 7 December 1944 are legal norms. The work describes how to implement / incorporate standards and recommended practice issued by ICAO in form of annexes to the Chicago Convention, to the legal systems of EU and national law.

Key words: ICAO annexes, Chicago convention, ICAO standards, ICAO recommendations, aviation law, regulations implementation