



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 9 sierpnia 2019 r.

Poz. 1497

OBWIESZCZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 3 lipca 2019 r.

w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków

1. Na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2016 r. poz. 1993), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych:

- 1) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 26 kwietnia 2018 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. poz. 1041);
- 2) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 grudnia 2018 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2019 r. poz. 94).

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity rozporządzenia nie obejmuje:

- 1) § 2–4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 kwietnia 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. poz. 1041), które stanowią:

„§ 2. 1. Wpisy lub poświadczenia w wydanych na podstawie przepisów dotychczasowych oznaczeniach zdatności, kartach paralotni, kartach lotni, kartach sprzętu spadochronowego, książkach ultralekkich statków powietrznych oraz metrykach motolotni zachowują ważność przez okres w nich wskazany, z możliwością dokonania kolejnych wpisów lub poświadczeń, zgodnie z przepisami rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Kolejne wpisy i poświadczenia zachowują ważność do ostatniego dnia roku, w którym upływa 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Kolejne wpisy i poświadczenia w dokumentach, o których mowa w ust. 1, mogą być dokonywane przez podmioty uprawnione do tych czynności na podstawie przepisów rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem oraz przez podmioty posiadające certyfikaty lub zatwierdzenia, o których mowa w ust. 4.

3. Do procesów oceny zdatności i kwalifikacji rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, z tym że jeżeli wnioskujący złoży wniosek o zakończenie procesu zgodnie z przepisami dotychczasowymi, procesy te kończy się zgodnie z tymi przepisami.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

4. Certyfikaty i zatwierdzenia dotyczące projektowania, produkcji lub obsługi technicznej wydane lub zachowujące ważność na podstawie przepisów dotychczasowych tracą ważność ostatniego dnia roku, w którym upływa 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

5. W sprawach wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia wnioski złożone na podstawie przepisów dotychczasowych pozostawia się bez rozpatrzenia, z tym że jeżeli wnioskujący złoży wniosek o zakończenie sprawy zgodnie z przepisami rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, to sprawy te kończą się zgodnie z tymi przepisami.

§ 3. 1. Dotychczasowa ewidencja statków powietrznych staje się ewidencją statków powietrznych, o której mowa w przepisach rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

2. Świadectwa ewidencji statku powietrznego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność.

3. Właściciel urządzenia latającego w terminie 5 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia złoży zgłoszenie aktualizacji danych zawartych w ewidencji statków powietrznych, zawierające informacje określone w pkt 1.2.1 załącznika nr 8 do rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

4. Niezłożenie zgłoszenia aktualizacji danych w terminie, o którym mowa w ust. 3, skutkuje wykreśleniem urządzenia latającego z ewidencji statków powietrznych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

5. Zgłoszenie aktualizacji danych, o którym mowa w ust. 3, powoduje konieczność wydania nowego świadectwa ewidencji statków powietrznych.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.”;

- 2) § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 grudnia 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2019 r. poz. 94), który stanowi:

„§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.”.

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 26 marca 2013 r.

**w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów
statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków**

Na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637 oraz z 2019 r. poz. 235, 730 i 1495) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) rodzaje statków powietrznych, które są wyłączone ze stosowania niektórych przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”, oraz przepisów wydanych na jej podstawie;
- 2) szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania objętych rozporządzeniem rodzajów statków powietrznych.

2.²⁾ Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do państwowych statków powietrznych innych niż bezzałogowe statki powietrzne o masie statku powietrznego gotowego do lotu (masie startowej) nie większej niż 150 kg, z zastrzeżeniem art. 1 ust. 6 ustawy.

§ 2.³⁾ 1. Wyłącza się zastosowanie przepisów ustawy w zakresie art. 31, art. 32, rozdziału 2 w dziale III, art. 45, art. 46 ust. 2, art. 48, art. 49, art. 52, art. 53, art. 53c oraz art. 160 ust. 3 pkt 6 do:

- 1) statków powietrznych klasy urzędzenia latające określonej w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1568), zwanych dalej „urzędzeniami latającymi”, z wyjątkiem samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców używanych w celach związanych z wykonywaniem przewozu lotniczego;
- 2) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 150 kg używanych wyłącznie w celach rekreacyjnych lub sportowych;
- 3) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 25 kg używanych w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe;
- 4) spadochronów ratowniczych.

2. Wyłącza się zastosowanie przepisów ustawy do statków powietrznych, których charakterystyka techniczna uzasadniająca szczególne ich traktowanie oraz przeznaczenie nie pozwala na zakwalifikowanie do żadnego rodzaju lotnictwa, z wyjątkiem przepisów działu I, działu II, działu VI oraz art. 212 ustawy.

3. Wyłącza się zastosowanie do:

- 1) statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, oraz lotni, parolotni, motoparalotni, motolotni i spadochronów przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 2, 4 i 5 ustawy w zakresie obowiązków związanych z wykonywaniem lotów w strefie identyfikacji obrony powietrznej (ADIZ – Air Defense Identification Zone), po poinformowaniu

¹⁾ Obecnie działem administracji rządowej – transport kieruje Minister Infrastruktury, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 grudnia 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2019 r. poz. 94), które weszło w życie z dniem 1 lutego 2019 r.

³⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 kwietnia 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. poz. 1041), które weszło w życie z dniem 14 czerwca 2018 r.

o lokalizacji i czasie lotów organu służby ruchu lotniczego (ATS – Air Traffic Services) odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot, lub komórki zarządzania przestrzenią powietrzną w instytucji (AMC Polska – Airspace Management Cell);

2)⁴⁾ statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy, z uwzględnieniem przepisów określonych w załącznikach nr 6–6b do rozporządzenia.

4. Wyłącza się z obowiązku uzyskania tymczasowego zezwolenia na lot, o którym mowa w art. 145a ust. 1 ustawy, statki powietrzne zarejestrowane w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, które posiadają, wydane w państwie rejestracji, ważne dokumenty potwierdzające zdatność do lotu inne niż świadectwo zdatności do lotu.

5.⁵⁾ Wyłącza się zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż:

- 1) 150 kg, używanych w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS,
- 2) 25 kg, używanych w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS

– przepisów art. 126 ust. 2–4 ustawy oraz przepisów wydanych na podstawie art. 121 ust. 6 i art. 126 ust. 5 ustawy, z uwzględnieniem przepisów określonych w załącznikach nr 6–6b do rozporządzenia.

6. Wyłącza się zastosowanie do spadochronów, w tym spadochronowych systemów ratowniczych, przepisów art. 123 ust. 2 ustawy.

7. Wyłącza się zastosowanie przepisów wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy do:

- 1) statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3;
- 2) lotni, parolotni, motoparolotni i motolotni;
- 3) urządzeń latających kategorii amatorskiej;
- 4) spadochronów, w tym spadochronowych systemów ratowniczych;
- 5) urządzeń latających innych niż wymienione w pkt 2–4 o masie startowej nie większej niż 300 kg.

8. Wyłącza się zastosowanie do urządzeń latających innych niż wymienione w ust. 7 pkt 2–5 przepisów wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy, chyba że przy użyciu tych urządzeń latających jest wykonywany przewóz lotniczy lub są świadczone usługi lotnicze (operacje lotnicze, w ramach których statek powietrzny jest wykorzystywany do wykonywania usług specjalnych w zakresie rolnictwa, budownictwa, fotografii, geodezji, prowadzenia obserwacji i patrolowania, operacji poszukiwawczo-ratowniczych, reklamy powietrznej lub podobnych). W przypadku wykonywania przewozu lotniczego lub świadczenia usług lotniczych załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. poz. 2609) stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem przepisów określonych w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

9. Wyłącza się zastosowanie przepisu art. 123 ust. 1d ustawy w zakresie dotyczącym powiadamiania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, do statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, oraz lotni, parolotni i motoparolotni, pod warunkiem że w pokazach lotniczych uczestniczą wyłącznie te statki powietrzne.

10. Wyłącza się zastosowanie przepisu art. 94 ust. 1 ustawy do bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 3:

- 1) na uwięzi nieposiadających napędu, z uwzględnieniem przepisów określonych w załączniku nr 6a do rozporządzenia;
- 2)⁶⁾ wykorzystywanych przez osoby biorące udział w zajęciach dydaktycznych lub wychowawczych prowadzonych:
 - a) w ramach systemu oświaty lub przy wsparciu organizacji, osób prawnych lub jednostek, o których mowa w art. 2 i art. 3 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2019 r. poz. 1148, 1078 i 1287),
 - b) przez uczelnie, o których mowa w ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. poz. 1668, z późn. zm.⁷⁾)

– jeżeli loty wykonywane w ramach tych zajęć nie są lotami polegającymi na świadczeniu usług lotniczych i są wykonywane zgodnie z przepisami określonymi w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

⁴⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 2 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁵⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁶⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 2 lit. c rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁷⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2024 i 2245 oraz z 2019 r. poz. 276, 447, 534, 577, 730 i 823.

11. Wyłącza się zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej większej niż 25 kg i nie większej niż 150 kg, używanych w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, przepisu art. 53a ust. 2 pkt 1 ustawy.

12.⁸⁾ Wyłącza się zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 5 kg, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, przepisów:

- 1) art. 95 ust. 3 pkt 6, art. 96 ust. 1 pkt 7, art. 99 ust. 1 ustawy oraz pkt 1.3.1.5 i 1.3.1.6 załącznika nr 6 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. z 2017 r. poz. 288);
- 2) art. 105 ust. 1 ustawy, z wyłączeniem osób wykonujących operacje na podstawie posiadanego uprawnienia instruktora INS; sprawność fizyczną i psychiczną operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, stwierdza się na podstawie złożonego przez tę osobę pisemnego oświadczenia, że stan zdrowia tej osoby pozwala na bezpieczne wykonywanie czynności lotniczych.

§ 3. 1. Wyłącza się zastosowanie przepisów *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2003 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze (Dz. U. poz. 1637 oraz z 2013 r. poz. 1465)*⁹⁾ w zakresie:

- 1) dotyczącym uzgodnienia miejsca egzaminu odpowiednio z użytkownikiem statku powietrznego, zespołu urządzeń statku powietrznego, innego urządzenia treningowego lub stanowiska pracy, o których mowa w *§ 37 tego rozporządzenia*⁹⁾,
- 2) *§ 38 ust. 1 pkt 2 i 3, § 40, § 43 i § 46 tego rozporządzenia*⁹⁾

– do statków powietrznych, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 2 i 3, oraz lotni, parolotni, motoparolotni, motolotni i spadochronów.¹⁰⁾

2. Egzaminowany, wykonujący skok spadochronowy lub lot, posiada polisę potwierdzającą zawarcie ubezpieczenia OC właściwego dla osób eksploatujących statki powietrzne, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

3. (uchylony).¹¹⁾

4. (uchylony).¹¹⁾

5. Nadzór egzaminatora nad kandydatem podczas skoku lub lotu może być wykonywany z ziemi, a także z powietrza, w sposób umożliwiający obserwację przebiegu egzaminu.

6. Dopuszcza się wykorzystanie nagrania filmowego do oceny przebiegu egzaminu.

§ 4. 1. Szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania statków powietrznych są określone dla:

- 1) lotni – w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 2) parolotni – w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 3) motolotni – w załączniku nr 3 do rozporządzenia;
- 4)¹²⁾ spadochronów, w tym spadochronowych systemów ratowniczych – w załączniku nr 4 do rozporządzenia;
- 5)¹²⁾ urządzeń latających innych niż wymienione w pkt 1–4 – w załączniku nr 5 do rozporządzenia;
- 5a)¹³⁾ urządzeń latających i statków powietrznych klasy spadochron ratowniczy określonej w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych w zakresie zdatności do lotu – w załączniku nr 5a do rozporządzenia;

⁸⁾ Dodany przez § 1 pkt 2 lit. d rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁹⁾ Utraciło moc z dniem 7 listopada 2018 r., na podstawie § 87 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane (Dz. U. poz. 1745).

¹⁰⁾ Część wspólna w brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 2 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

¹¹⁾ Przez § 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

¹²⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 3 lit. a tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

¹³⁾ Dodany przez § 1 pkt 3 lit. a tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 6)¹⁴⁾ bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż:
- 150 kg, używanych w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, albo
 - 2 kg, używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV
- w celach rekreacyjnych lub sportowych – w załączniku nr 6 do rozporządzenia;
- 7)¹⁴⁾ bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż:
- 150 kg, używanych w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, albo
 - 2 kg, używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV
- w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe – w załączniku nr 6a do rozporządzenia;
- 8)¹⁵⁾ bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 25 kg, używanych w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS, z wyłączeniem bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 2 kg, używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV – w załączniku nr 6b do rozporządzenia.

2. Wymagania dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osób eksploatujących statki powietrzne, o których mowa w § 2, oraz minimalne wysokości sum gwarancyjnych tego ubezpieczenia określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

3.¹⁶⁾ Sposób prowadzenia ewidencji statków powietrznych, zawartość świadectwa ewidencji oraz tryb składania wniosków o wpis do ewidencji statków powietrznych i zgłaszania zmiany danych ewidencyjnych określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

4. (uchylony).¹⁷⁾

5.¹⁸⁾ Urządzenia latające kategorii niekwalifikowanej podkategorii UL–70 i UL–115 mogą być pilotowane przez pilota posiadającego świadectwo kwalifikacji, licencję pilota lub zaświadczenie z ośrodka szkolenia lotniczego albo podmiotu szkolącego o zaliczeniu z wynikiem pozytywnym szkolenia teoretycznego oraz egzaminu teoretycznego, co najmniej w zakresie prawa lotniczego, korzystania z przestrzeni powietrznej, przepisów ruchu lotniczego, pierwszeństwa drogi oraz przepisów niniejszego rozporządzenia, w szczególności w zakresie wykonywania lotów.

§ 5.¹⁹⁾ 1. Urządzenia latające oraz bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej nie większej niż 25 kg, używane w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS, podlegają obowiązkowi wpisu do ewidencji statków powietrznych, prowadzonej przez Prezesa Urzędu albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy, z wyjątkiem:²⁰⁾

- 1) urządzeń latających oznaczonych znakami rozpoznawczymi przydzielonymi ich producentom lub podmiotom dokonującym oceny ich zdatości do lotu na czas tej oceny;
 - 2) spadochronów, w tym spadochronowych systemów ratowniczych;
 - 3) lotni;
 - 4) parolotni i motoparalotni;
- 5)²¹⁾ bezzałogowych statków powietrznych realizujących loty na potrzeby działań służb specjalnych, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2018 r. poz. 2387, 2245 i 2399 oraz z 2019 r. poz. 53, 125 i 1091).

2. Urządzenia latające, o których mowa w ust. 1 pkt 3 i 4, mogą zostać na wniosek właściciela wpisane do ewidencji statków powietrznych.

¹⁴⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 3 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

¹⁵⁾ Dodany przez § 1 pkt 3 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

¹⁶⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 3 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

¹⁷⁾ Przez § 1 pkt 3 lit. c rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

¹⁸⁾ Dodany przez § 1 pkt 3 lit. d rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

¹⁹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 4 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

²⁰⁾ Wprowadzenie do wyliczenia w brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 4 lit. a tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

²¹⁾ Dodany przez § 1 pkt 4 lit. a tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

3.²²⁾ Właściciel urządzenia latającego oraz bezzałogowego statku powietrznego, wpisanych do ewidencji statków powietrznych zgłasza zmiany danych wpisywanych do ewidencji statków powietrznych w terminie 14 dni od dnia powstania tych zmian.

4.²²⁾ Wykreślenie urządzenia latającego oraz bezzałogowego statku powietrznego z ewidencji statków powietrznych następuje:

- 1) z urzędu – w przypadku zniszczenia urządzenia latającego albo bezzałogowego statku powietrznego lub stałej utraty zdolności do wykonywania lotów przez to urządzenie albo ten bezzałogowy statek powietrzny;
- 2) na wniosek właściciela urządzenia latającego oraz bezzałogowego statku powietrznego.

5. Producenci urządzeń latających i podmioty dokonujące oceny ich zdatości do lotu uzyskują, na wniosek złożony do prowadzącego ewidencję statków powietrznych, przydział znaków rozpoznawczych na potrzeby oceny zdatości do lotu urządzeń latających.

6. Takimi samymi znakami rozpoznawczymi przydzielonymi na potrzeby oceny zdatości do lotu nie można oznaczyć jednocześnie kilku urządzeń latających, nawet gdy nie wykonują lotów w tym samym czasie.

7. Znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy statków powietrznych wpisanych do ewidencji statków powietrznych, z uwzględnieniem ich rozmieszczenia i opisu, określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Statki powietrzne, o których mowa w § 2, mogą startować i lądować również z innego miejsca niż lotnisko lub lądowisko, jeżeli:

- 1) pozwalają na to ich właściwości techniczne z uwzględnieniem wymagań dotyczących wymiarów terenów;
- 2) szczególne wymagania techniczno-eksploatacyjne, podane w ich instrukcjach użytkowania w locie, nie stanowią inaczej.

2. Odpowiedzialność za wybór miejsca, o którym mowa w ust. 1, ponosi dowódca statku powietrznego.

3. Start lub lądowanie z miejsca, o którym mowa w ust. 1, wykonuje się w sposób niestwarzający zagrożenia dla osób lub mienia.

§ 7. Do statków powietrznych, o których mowa w § 2 ust. 1, z zastrzeżeniem § 2 ust. 5, stosuje się przepisy ruchu lotniczego z uwzględnieniem przepisów zawartych w załącznikach do rozporządzenia.

§ 8. 1. Dokumenty, w szczególności karty poświadczenia i orzeczenia zdatości, wydane na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. poz. 904 oraz z 2007 r. poz. 1436) zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane, z uwzględnieniem ust. 2 i 3.

2. Certyfikaty dotyczące projektowania, produkcji i obsługi oraz certyfikaty dotyczące obsługi statków powietrznych, o których mowa w załącznikach do rozporządzenia, wydane na podstawie przepisów rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane.

3. Do certyfikatów, o których mowa w ust. 2, stosuje się odpowiednio przepisy załączników nr 1–5 do rozporządzenia dotyczące zatwierdzeń producentów lub podmiotów.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia^{23), 24)}

²²⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 4 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

²³⁾ Rozporządzenie zostało ogłoszone w dniu 10 kwietnia 2013 r.

²⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. poz. 904 oraz z 2007 r. poz. 1436), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1015) utraciło moc z dniem 19 marca 2013 r.

LOTNIE

Warunki i wymagania dotyczące używania lotni**Rozdział 1****Zastosowanie**

- 1.1.²⁵⁾ Przepisy załącznika stosuje się do lotni.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot z obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2**Określenia**

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:
 - 1) holownik – pilota posiadającego potwierdzone zaświadczeniem uprawnienia do holowania statków powietrznych;
 - 2) (uchylony);²⁶⁾
 - 3) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na lotniach dla innych osób;
 - 4) (uchylony);²⁶⁾
 - 5) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w przepisach w sprawach świadectw kwalifikacji;
 - 6) (uchylony);²⁶⁾
 - 7) wyciągarkowy – osobę obsługującą urządzenie mechaniczne służące do holowania lotni lub paralotni;
 - 8)²⁷⁾ uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji lub licencji pilota;
 - 9) (uchylony);²⁸⁾
 - 10) (uchylony);²⁸⁾
 - 11) (uchylony);²⁸⁾
 - 12) (uchylony).²⁸⁾

²⁵⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

²⁶⁾ Przez § 1 pkt 5 lit. b tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

²⁷⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 lit. b tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

²⁸⁾ Przez § 1 pkt 5 lit. b tiret trzecie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

Rozdział 3

Zasady eksploatacji lotni

- 3.1. Zasady eksploatacji lotni określają przepisy załącznika.
- 3.2. W zakresie eksploatacji lotni osoba używająca lotni stosuje się do:
 - 1) zaleceń producenta, jeżeli zostały opublikowane;
 - 2) zasad określonych przez organizatora lotów.
- 3.3. Do wykonywania lotów w ramach których są świadczone usługi lotnicze, jest uprawniony pilot posiadający nalot co najmniej 50 godzin jako pilot dowódca na lotni.

Rozdział 4

Organizacja lotów lotniowych

- 4.1. Organizator:
 - 1) przeprowadza analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i uzyskuje stosowne zezwolenia z tym związane;
 - 2) zapoznaje osoby biorące udział w organizacji lotów oraz w lotach z zasadami ich organizacji i wykonywania;
 - 3)²⁹⁾ zapewnia, że w przypadku lotów ucznia-pilota oraz lotów z pasażerem będą używane wyłącznie lotnie spełniające warunki i wymagania określone w załączniku nr 5a do rozporządzenia;
 - 4) zapewnia, podczas lotów holowanych za pomocą urządzenia mechanicznego, udział osób funkcyjnych odpowiednio do rodzaju planowanych lotów, w tym: wyciągarkowego i kierownika startu lotniowego lub paralotniowego, oraz ułożenia znaków, o których mowa w pkt 9.1.
- 4.2. Osoba funkcyjna posiada przy sobie dokument poświadczający uprawnienia.
- 4.3. Na kierownika startu lotniowego wyznacza się pilota, który posiada udokumentowane przeszkolenie w tym zakresie, zgodne z programem specjalistycznym, albo instruktora lotniowego lub paralotniowego.
 - 4.3.1. Kierownik startu lotniowego jest odpowiedzialny za:
 - 1) podawanie pilotowi i wyciągarkowemu komend do startu oraz informacji dotyczących zachowań lotni podczas startu;
 - 2) przekazywanie wyciągarkowemu informacji o przygotowaniach do startu, planowanym locie i warunkach meteorologicznych na startcie;
 - 3) poinstruowanie pilotów o kierunku kręgu i miejscu lądowania;
 - 4) uzgodnienie zasad wykonywania lotów z innymi służbami prowadzącymi loty lub skoki w tym miejscu;
 - 5) ułożenia znaków wytyczających kierunek holowania, o którym mowa w pkt 9.1;
 - 6) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru.
 - 4.3.2. Organizator, jeżeli wymaga tego rodzaj prowadzonych lotów, określa w dokumentach wewnętrznych szczegółowy zakres obowiązków wyciągarkowego oraz kierownika startu lotniowego.
- 4.4. Organizator zapewnia:
 - 1) możliwość kontaktu telefonicznego lub radiowego z odpowiednimi służbami ratowniczymi;

²⁹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 lit. c rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 2) podczas wykonywania lotów ucznia-pilota na holu:
 - a) za samochodem lub innym pojazdem, oprócz kierowcy w pojeździe holującym drugą osobę wykonującą czynności wyciągarkowego,
 - b) łączność radiową między instruktorem a:
 - uczniem-pilotem,
 - wyciągarkowym;
 - 3) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru, jeżeli jest to możliwe;
 - 4) środki umożliwiające udzielenie pomocy pilotowi lotni wykonującemu wodowanie podczas zorganizowanych lotów nad zbiornikami wodnymi z przewidywanym lądowaniem w wodzie.
- 4.5. Jeżeli loty lotni są organizowane w miejscu wykonywania lotów innych statków powietrznych lub skoków spadochronowych, organizator zapewnia:
- 1) sprzęt sygnalizacyjny gotowy do natychmiastowego użycia;
 - 2) łączność radiową z lotniami będącymi w powietrzu lub ustalone znaki sygnalizacyjne;
 - 3) dwustronną łączność z kierownikiem startu innych statków powietrznych lub skoków.
- 4.6. Organizator może ustalić własne znaki wytyczające miejsca lądowania i startu oraz kierunki podejścia do lądowania jako nadrzędne nad wskazaniem wskaźnika kierunku wiatru.

Rozdział 5

Wykonywanie lotów

- 5.1. Do wykonywania lotów na lotniach, z zastrzeżeniem niniejszych przepisów, stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy.
- 5.2. Pilot lotni jest odpowiedzialny za właściwe wykonanie lotu, a w szczególności za analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i, o ile jest to wymagane, uzyskanie stosownych zezwoleń z tym związanych.
- 5.2.1. W czasie wykonywania lotów każdy pilot lotni posiada przy sobie:
- 1) świadectwo kwalifikacji pilota lotni;
 - 2) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z wykonywaniem lotów na lotniach.
- 5.2.2. Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty, o których mowa w pkt 5.2.1, mogą znajdować się na ziemi – w miejscu startu i lądowania.
- 5.3. Osoba posiadająca wydane w innym państwie dokumenty uprawniające do wykonywania lotów na lotniach bez nadzoru instruktora może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej loty jako pilot lotni w zakresie posiadanych uprawnień po spełnieniu warunku, o którym mowa w pkt 5.2.1.
- 5.4. Pilot lotni, uczeń-pilot, a także pasażer lotni wykonują lot w kasku.
- 5.5.1. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy, z zastrzeżeniem pkt 5.5.1.1.
- 5.5.1.1. Do lotów pokazowych wykonywanych przez nie więcej niż 3 lotnie nie stosuje się przepisów wydanych na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.
- 5.5.2. Loty podczas zawodów sportowych wykonuje się zgodnie z regulaminem organizatora zawodów.
- 5.5.3. Podczas wykonywania lotów holowanych przy wykorzystaniu urządzeń mechanicznych obsługę tych urządzeń może wykonywać wyłącznie odpowiednio wyciągarkowy lub holownik, z zastrzeżeniem pkt 4.4 ppkt 2 lit. a.

- 5.5.4. Lotnia znajdująca się w powietrzu ma pierwszeństwo przed lotnią startującą.
- 5.5.5. Podczas lotu zboczowego pierwszeństwo ma lotnia mająca zbocze z prawej strony.
- 5.5.6. Pierwszeństwo lądowania ma lotnia znajdująca się na podejściu na mniejszej wysokości.
- 5.5.7. Podczas lotu w kominie termicznym należy dostosować się do kierunku krążenia lotni znajdującej się tam wcześniej.
- 5.5.8. Krążenie w kominie termicznym odbywa się po kręgach współśrodkowych.
- 5.5.9. Wejście i wyjście z krążenia może nastąpić tylko po stycznej, na zewnątrz kręgu.
- 5.5.10. Lotów na lotniach nie wykonuje się:
 - 1) przy widzialności mniejszej niż 700 m oraz w chmurach;
 - 2) wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
 - 3) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania:
 - a) nad zwartą zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 300 m od statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców co najmniej 25 000 – zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy,
 - b) krążąc lub przelatując wielokrotnie na wysokości mniejszej niż 150 m nad pojedynczymi siedzibami ludzkimi, w przypadku lotów z włączoną jednostką napędową,
 - c) gdzie indziej niż to określono w lit. a i b, na wysokości względnej mniejszej niż 100 m (300 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań.
- 5.5.11. Przepisów pkt 5.5.10 ppkt 3 lit. c nie stosuje się do treningu we wcześniej zaplanowanych miejscach oraz lotów żaglowych i termicznych pod warunkiem, że są one wykonywane poza siedzibami ludzkimi i zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu oraz w sposób nieuciążliwy dla osób trzecich.
- 5.5.12. Przepisów pkt 5.5.10 ppkt 2 nie stosuje się do lotów wykonywanych w obrębie ustalonego, jednego miejsca startu i lądowania w przypadku posiadania:
 - 1) jednego błyskowego światła ostrzegawczego koloru białego o częstotliwości błysków 40–100 na minutę;
 - 2) urządzenia radiowego umożliwiającego łączność z organizatorem lotów – w przypadku lotów zorganizowanych;
 - 3) latarki elektrycznej;
 - 4) reflektora do lądowania albo oświetlonego miejsca lądowania.
- 5.5.13. W przestrzeniach kontrolowanych loty wykonuje się zgodnie z zasadami określonymi dla tych przestrzeni w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy. Do lotów tych lotnia jest wyposażona co najmniej w:
 - 1) busołą magnetyczną;
 - 2) dokładny czasomierz wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 3) wysokościomierz;
 - 4) wariometr;
 - 5) mapę rejonu lotu z naniesionymi, niezbędnymi informacjami nawigacyjnymi dotyczącymi:
 - a) stref zakazanych, niebezpiecznych i ograniczonych,
 - b) rejonu lub trasy planowanego lotu;
 - 6) urządzenie radiowe umożliwiające utrzymanie łączności w czasie lotu z radiostacjami lotniczymi na częstotliwościach, jakie są wymagane przez służby

ruchu lotniczego w obszarach powietrznych, w których lot ma być wykonywany, oraz zapewniające również łączność na częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz;

- 7) inne dodatkowe przyrządy lub wyposażenie określone przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego.
- 5.6. Uczeń-pilot może wykonywać loty na warunkach określonych w programie szkolenia.
 - 5.6.1. Podstawowe wyposażenie ucznia-pilota, zasady jego przygotowania i kontroli przed lotem, w zależności od rodzaju lotu, określa się w programie szkolenia.
 - 5.6.2. Uczniom-pilotom zabrania się wykonywania lotów bez spadochronu na wysokości większej niż 100 m nad terenem.
 - 5.7. Dopuszcza się wykonywanie na lotniach bez napędu startów i lądowań na terenach parków narodowych lub rezerwatów przyrody, jedynie za zgodą zarządzającego tym terenem.
 - 5.8. Pilot lotni może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości lotów i uzyskanego nalotu.
 - 5.8.1. Przepis pkt 5.8 nie zwalnia pilota lotni z obowiązku udokumentowania posiadanej praktyki lotniczej, jeżeli obowiązek ten wynika z przepisów w sprawie świadectw kwalifikacji.
 - 5.9. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych podczas wykonywania lotów określa się w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, opracowanej przez organizatora.
 - 5.9.1. Pilot może odstąpić od zalecanej metodyki postępowania i postąpić w sposób, który uzna za najskuteczniejszy w zaistniałej sytuacji, jeżeli uzasadniają to okoliczności.

Rozdział 6

Odpowiedzialność

- 6.1. Uczeń-pilot oraz pasażer są informowani o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania lotu.
- 6.2. Uczeń-pilot zostaje zapoznany w szczególności z ostrzeżeniami producentów umieszczonymi w zaleceniach producenta lotni, o których mowa w pkt 3.2 ppkt 1, oraz poinformowany o braku możliwości zagwarantowania prawidłowego działania lotni nawet przy właściwym jej przygotowaniu do lotu.
- 6.3. Za ocenę gotowości do lotu, a w szczególności kompletność oraz gotowość do użycia lotni i wyposażenia, oraz wybór miejsca i rodzaju wykonywanego lotu, jest odpowiedzialny:
 - 1) w przypadku pilota lotni – pilot osobiście, z zastrzeżeniem pkt 6.5;
 - 2) w przypadku ucznia-pilota – instruktor lotniowy prowadzący loty.
- 6.4. Za decyzję o wykonaniu oraz poprawne wykonanie lotu odpowiedzialność ponosi odpowiednio pilot lotni albo uczeń-pilot.
- 6.5. Przed lotem w składzie dwuosobowym osoba wykonująca lot jako członek załogi albo pasażer, jeżeli nie jest pilotem lotni, składa dowódcy statku powietrznego pisemne oświadczenie o charakterze udziału w locie, zawierające jednocześnie potwierdzenie zapoznania się z informacjami dotyczącymi zagrożeń i działania lotni, o których mowa w pkt 6.1 i 6.2, a w przypadku członka załogi również z informacjami dotyczącymi podziału czynności, w tym także oceny stanu technicznego i przygotowania lotni do lotu.
 - 6.5.1. Brak oświadczenia, o którym mowa w pkt 6.5, oznacza, że lot jest wykonywany w charakterze pasażera.
 - 6.5.2. Składanie oświadczenia, o którym mowa w pkt 6.5, nie jest wymagane w przypadku lotów podczas zawodów sportowych, zlotów, treningów lub pokazów oraz szkolenia lotniczego, jeżeli skład załogi:
 - 1) wynika ze zgłoszenia do udziału w imprezie lub

- 2) stanowią zawodnicy posiadający licencje sportowe lub piloci lotni albo
- 3) wynika z prowadzonego szkolenia lotniczego.

Rozdział 7

(uchylony)³⁰⁾

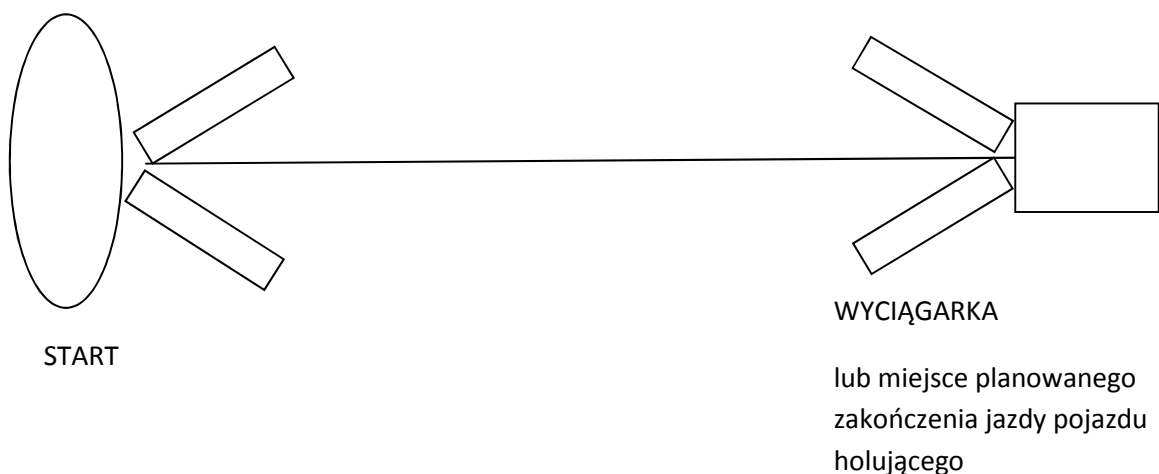
Rozdział 8

(uchylony)³⁰⁾

Rozdział 9

Znaki stosowane podczas lotów holowanych

- 9.1. Planowany kierunek holowania wyznaczają dwa znaki w kształcie litery „V” o wymiarach ramienia 2 m x 6 m w jednym, kontrastującym kolorze – żółtym lub białym. Znaki wyklada się zgodnie z rysunkiem określonym w pkt 9.3, jeden w miejscu startu – skierowany wierzchołkiem w kierunku startu, a ramionami w kierunku holowania, drugi przy wyciągarce lub w miejscu planowanego zakończenia jazdy pojazdu holującego, wierzchołkiem skierowany w stronę wyciągarki, a ramionami w stronę startu.
- 9.1.1. Znaki mogą być wyłożone do 50 m od miejsc określonych w pkt 9.1, przy zachowaniu kierunku ułożenia określonego na rysunku w pkt 9.3.
- 9.2. Przy lotach holowanych na wodzie za motorówką, wyklada się tylko znak przy starcie.
- 9.3. Sposób ułożenia znaków przy starcie za wyciągarką lub pojazdem holującym określa następujący rysunek:



³⁰⁾ Przez § 1 pkt 5 lit. d rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

PARALOTNIE

Warunki i wymagania dotyczące używania paralotni**Rozdział 1****Zastosowanie**

- 1.1.³¹⁾ Przepisy załącznika stosuje się do paralotni, motoparalotni i paraplanu, zwanych dalej „paralotnią”.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot od obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2**Określenia**

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) (uchylony);³²⁾
- 2) ³³⁾ motoparalotnia – paralotnię wyposażoną w napęd oraz podwozie, na której nie jest możliwy start pieszy;
- 3) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na paralotniach dla innych osób;
- 4) ³⁴⁾ paraplan – motoparalotnię o masie startowej większej niż 300 kg;
- 5) (uchylony);³⁵⁾
- 6) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w przepisach w sprawie świadectw kwalifikacji;
- 7) (uchylony);³⁵⁾
- 8) wyciągarkowy – osobę obsługującą urządzenia mechaniczne służące do holowania lotni lub paralotni;
- 9) ³⁶⁾ uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji lub licencji pilota;
- 10) (uchylony);³⁷⁾
- 11) (uchylony);³⁷⁾
- 12) (uchylony);³⁷⁾
- 13) (uchylony);³⁷⁾
- 14) (uchylony);³⁷⁾
- 15) (uchylony);³⁷⁾
- 16) (uchylony).³⁷⁾

³¹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

³²⁾ Przez § 1 pkt 6 lit. b tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

³³⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. b tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

³⁴⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. b tiret trzecie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

³⁵⁾ Przez § 1 pkt 6 lit. b tiret czwarte rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

³⁶⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. b tiret piąte rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

³⁷⁾ Przez § 1 pkt 6 lit. b tiret szóste rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

Rozdział 3

Zasady eksploatacji paralotni

- 3.1. Zasady eksploatacji paralotni określają przepisy załącznika.
- 3.2. W zakresie eksploatacji paralotni osoba używająca paralotni stosuje się do:
 - 1) zaleceń producenta, jeżeli zostały opublikowane;
 - 2) zasad określonych przez organizatora lotów.
- 3.3. Do wykonywania lotów, w ramach których są świadczone usługi lotnicze, jest uprawniony pilot posiadający nalot co najmniej 50 godzin jako pilot dowódca na danej kategorii statku powietrznego.

Rozdział 4

Organizacja lotów paralotniowych

- 4.1. Organizator:
 - 1) przeprowadza analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i uzyskuje stosowne zezwolenia z tym związane;
 - 2) zapoznaje osoby biorące udział w organizacji lotów oraz w lotach z zasadami ich organizacji i wykonywania;
 - 3)³⁸⁾ zapewnia, że w przypadku lotów ucznia-pilota oraz lotów z pasażerem będą używane wyłącznie paralotnie spełniające warunki i wymagania określone w załączniku nr 5a do rozporządzenia;
 - 4) zapewnia, podczas lotów holowanych za pomocą urządzenia mechanicznego, udział osób funkcyjnych odpowiednio do rodzaju planowanych lotów, w tym: wyciągarkowego i kierownika startu lotniowego lub paralotniowego, oraz ułożenie znaków, o których mowa w pkt 9.1.
- 4.2. Osoba funkcyjna posiada przy sobie dokument poświadczający uprawnienia.
- 4.3. Na kierownika startu paralotniowego wyznacza się pilota paralotniowego lub lotniowego, który posiada w tym zakresie udokumentowane przeszkolenie, zgodne z programem specjalistycznym albo instruktora paralotniowego lub lotniowego.
 - 4.3.1. Kierownik startu paralotniowego jest odpowiedzialny za:
 - 1) podawanie pilotowi i wyciągarkowemu komend do startu oraz informacji dotyczących zachowań paralotni podczas startu;
 - 2) przekazywanie wyciągarkowemu informacji o przygotowaniach do startu, planowanym locie i warunkach meteorologicznych na starcie;
 - 3) poinstruowanie pilotów o kierunku kręgu i miejscu lądowania;
 - 4) uzgodnienie zasad wykonywania lotów z innymi służbami prowadzącymi loty lub skoki w tym miejscu;
 - 5) ułożenie znaków informujących o kierunku holowania, o których mowa w pkt 9.1;
 - 6) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru.
 - 4.3.2. Organizator, jeżeli wymaga tego rodzaj prowadzonych lotów, określa w instrukcji szczegółowy zakres obowiązków wyciągarkowego oraz kierownika startu paralotniowego.
- 4.4. Organizator zapewnia:
 - 1) możliwość kontaktu telefonicznego lub radiowego z odpowiednimi służbami ratowniczymi;

³⁸⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. c rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 2) podczas wykonywania lotów ucznia-pilota na holu:
 - a) za samochodem lub innym pojazdem, oprócz kierowcy w pojeździe holującym drugą osobę wykonującą czynności wyciągarkowego,
 - b) łączność radiową między instruktorem a:
 - uczniem-pilotem,
 - wyciągarkowym;
 - 3) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru, jeżeli jest to możliwe;
 - 4) środki umożliwiające udzielenie pomocy pilotowi paralotni wykonującemu wodowanie podczas zorganizowanych lotów nad zbiornikami wodnymi z przewidywanym lądowaniem w wodzie.
- 4.5. Jeżeli loty paralotni są organizowane w miejscu wykonywania lotów innych statków powietrznych lub skoków spadochronowych, organizator zapewnia:
- 1) sprzęt sygnalizacyjny gotowy do natychmiastowego użycia;
 - 2) łączność radiową z paralotniami będącymi w powietrzu lub ustalone znaki sygnalizacyjne;
 - 3) dwustronną łączność z kierownikiem startu innych statków powietrznych lub skoków.
- 4.6. Organizator może ustalić własne znaki wytyczające miejsca lądowania i startu oraz kierunki podejścia do lądowania jako nadrzędne nad wskazaniem wskaźnika kierunku wiatru.

Rozdział 5

Wykonywanie lotów

- 5.1. Do wykonywania lotów na paralotniach, z zastrzeżeniem niniejszych przepisów, stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy.
- 5.2. Pilot paralotni jest odpowiedzialny za właściwe wykonanie lotu, a w szczególności za analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i, o ile jest to wymagane, uzyskanie stosownych zezwoleń z tym związanych.
- 5.3.1. W czasie wykonywania lotów każdy pilot paralotni posiada przy sobie:
- 1) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni;
 - 2) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z wykonywaniem lotów na paralotniach.
- 5.3.2. Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty, o których mowa w pkt 5.3.1, mogą znajdować się na ziemi – w miejscu startu i lądowania.
- 5.4. Osoba posiadająca dokumenty uprawniające do wykonywania lotów na paralotniach bez nadzoru instruktora wydane w innym państwie może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej loty jako pilot paralotni w zakresie posiadanych uprawnień po spełnieniu warunku, o którym mowa w pkt 5.3.1. Przepis pkt 5.3.2. stosuje się odpowiednio.
- 5.5. Pilot paralotni, uczeń-pilot, pasażer, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, wykonują lot w kasku.
- 5.6.1. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy, z zastrzeżeniem pkt 5.6.1.1.
- 5.6.1.1. Do lotów pokazowych wykonywanych przez nie więcej niż 3 paralotnie nie stosuje się przepisów wydanych na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.
- 5.6.2. Loty podczas zawodów sportowych wykonuje się zgodnie z regulaminem opracowanym przez organizatora zawodów.

- 5.6.3. Podczas wykonywania lotów holowanych przy wykorzystaniu urządzeń mechanicznych obsługę tych urządzeń może wykonywać wyłącznie wyciągarkowy, z zastrzeżeniem pkt 4.4 ppkt 2 lit. a.
- 5.6.4. Paralotnia znajdująca się w powietrzu ma pierwszeństwo przed paralotnią startującą.
- 5.6.5. Podczas lotu zboczowego pierwszeństwo ma paralotnia mająca zbocze z prawej strony.
- 5.6.6. Pierwszeństwo lądowania ma paralotnia znajdująca się na podejściu na mniejszej wysokości.
- 5.6.7. Podczas lotu w kominie termicznym należy dostosować się do kierunku krążenia paralotni znajdującej się tam wcześniej.
- 5.6.8. Krążenie w kominie termicznym odbywa się po kręgach współśrodkowych.
- 5.6.9. Wejście i wyjście z krążenia następuje po stycznej, na zewnątrz kręgu.
- 5.6.10. Lotów na paralotniach nie wykonuje się:
- 1) przy widzialności mniejszej niż 700 m lub w chmurach;
 - 2) wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
 - 3) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania:
 - a) nad zwartą zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż:
 - dla paralotni, paralotni z napędem i motoparalotni – 150 m (500 ft),
 - dla paraplenu – 300 m (1 000 ft)
 - nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 300 m od danego statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców co najmniej 25 000 – zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy,
 - b) krążąc lub przelatując wielokrotnie na wysokości mniejszej niż 150 m nad pojedynczymi siedzibami ludzkimi, w przypadku lotów z włączoną jednostką napędową,
 - c) gdzie indziej niż to określono w lit. a i b, na wysokości względnej mniejszej niż 50 m (150 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań.
- 5.6.11. Przepisów pkt 5.6.10 ppkt 3 lit. c nie stosuje się do treningu we wcześniej zaplanowanych miejscach oraz lotów żaglowych i termicznych pod warunkiem, że są one wykonywane poza siedzibami ludzkimi oraz w sposób nieuciążliwy dla osób trzecich.
- 5.6.12. Przepisów pkt 5.6.10 ppkt 2 nie stosuje się do lotów wykonywanych w obrębie ustalonego, jednego miejsca startu i lądowania w przypadku posiadania:
- 1) jednego błyskowego światła ostrzegawczego koloru białego o częstotliwości błysków 40–100 na minutę;
 - 2) urządzenia radiowego umożliwiającego łączność z organizatorem lotów – w przypadku lotów zorganizowanych;
 - 3) latarki elektrycznej;
 - 4) reflektora do lądowania albo oświetlonego miejsca lądowania.
- 5.6.13. W przestrzeniach kontrolowanych wykonuje się loty zgodnie z zasadami określonymi dla tych przestrzeni w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy. Do lotów tych paralotnia jest wyposażona co najmniej w:
- 1) busolę magnetyczną;
 - 2) dokładny czasomierz wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 3) wysokościomierz;
 - 4) wariometr;

- 5) mapę rejonu lotu z naniesionymi niezbędnymi informacjami nawigacyjnymi dotyczącymi:
 - a) stref zakazanych, niebezpiecznych i ograniczonych,
 - b) rejonu lub trasy planowanego lotu;
 - 6) urządzenie radiowe umożliwiające utrzymanie łączności w czasie lotu z radiostacjami lotniczymi na częstotliwościach, jakie są wymagane przez służby ruchu lotniczego w obszarach powietrznych, w których lot ma być wykonywany, oraz zapewniające również łączność na częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz;
 - 7) inne dodatkowe przyrządy lub wyposażenie, określone przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.
- 5.7. Uczeń-pilot może wykonywać loty na warunkach określonych w programie szkolenia.
- 5.7.1. Podstawowe wyposażenie ucznia-pilota, zasady jego przygotowania i kontroli przed lotem, w zależności od rodzaju lotu, określa się w programie szkolenia.
- 5.7.2. Uczniom-pilotom zabrania się wykonywania lotów bez spadochronu na wysokości większej niż 100 m nad terenem.
- 5.7.3. Loty na paralotniach podczas zajęć rekreacyjnych, o których mowa w art. 94 ust. 1 ustawy, mogą odbywać się w podmiotach szkolących lub pod ich nadzorem, zgodnie z dokumentami wewnętrznymi:
- 1)³⁹⁾ na paralotniach spełniających warunki i wymagania określone w załączniku nr 5a do rozporządzenia;
 - 2) na holu lub ze wzniesienia o deniwelacji nie większej niż 150 m;
 - 3) nie wyżej niż 100 m nad terenem;
 - 4) przy prędkości wiatru nieprzekraczającej 3 m/s;
 - 5) w warunkach atermicznych;
 - 6) po złożeniu oświadczenia lub przedstawieniu prawa jazdy, o których mowa w art. 105 ust. 5 ustawy.
- 5.8. Dopuszcza się wykonywanie na paralotniach bez napędu startów i lądowań na terenach parków narodowych lub rezerwatów przyrody jedynie za zgodą zarządzającego tym terenem.
- 5.9. Pilot paralotni może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości lotów i uzyskanego nalotu.
- 5.9.1. Przepis pkt 5.9 nie zwalnia pilota paralotni z obowiązku udokumentowania posiadanej praktyki lotniczej, jeżeli obowiązek ten wynika z przepisów w sprawie świadectw kwalifikacji.
- 5.10. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych podczas wykonywania lotów jest określone w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, będącej częścią programu szkolenia.
- 5.10.1. Pilot może odstąpić od zalecanej metodyki postępowania i postąpić w sposób, który uzna za najskuteczniejszy w zaistniałej sytuacji, jeżeli uzasadniają to okoliczności.

Rozdział 6

Odpowiedzialność

- 6.1. Uczeń-pilot, pasażer, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, są informowani o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania lotu.
- 6.2. Uczeń-pilot, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, są zapoznawani w szczególności z ostrzeżeniami producentów umieszczonymi

³⁹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. d rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- w zaleceniach producenta paralotni, o których mowa w pkt 3.2, oraz informowani o braku możliwości zagwarantowania prawidłowego działania paralotni nawet przy właściwym jej przygotowaniu do lotu.
- 6.3. Za ocenę gotowości do lotu, a w szczególności: kompletność oraz gotowość do użycia paralotni i wyposażenia, prawidłowość zapięcia uprząży oraz wybór miejsca i rodzaju wykonywanego lotu, jest odpowiedzialny:
- 1) w przypadku pilota paralotni – pilot osobiście, z zastrzeżeniem pkt 6.5;
 - 2) w przypadku, o którym mowa w pkt 5.7.3, oraz lotów ucznia-pilota – instruktor paralotniowy prowadzący szkolenie.
- 6.4. Za decyzję o wykonaniu oraz poprawne wykonanie lotu odpowiedzialność ponosi odpowiednio pilot paralotni, osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, albo uczeń-pilot.
- 6.5. Przed lotem w składzie dwuosobowym osoba wykonująca lot jako członek załogi albo pasażer, jeżeli nie jest pilotem paralotni, składa dowódcy statku powietrznego pisemne oświadczenie o charakterze udziału w locie, zawierające jednocześnie potwierdzenie zapoznania się z informacjami dotyczącymi zagrożeń i działania paralotni, o których mowa w pkt 6.1 i 6.2, a w przypadku członka załogi również z informacjami dotyczącymi podziału czynności, w tym także oceny stanu technicznego i przygotowania paralotni do lotu.
- 6.5.1. Brak oświadczenia, o którym mowa w pkt 6.5, oznacza, że lot jest wykonywany w charakterze pasażera.
- 6.5.2. Składanie oświadczenia, o którym mowa w pkt 6.5, nie jest konieczne w przypadku lotów podczas zawodów sportowych, zlotów, treningów lub pokazów, szkolenia lotniczego, jeżeli skład załogi:
- 1) wynika ze zgłoszenia do udziału w imprezie lub
 - 2) stanowią zawodnicy posiadający licencje sportowe lub piloci paralotni albo
 - 3) wynika z prowadzonego szkolenia lotniczego.

Rozdział 7

(uchylony)⁴⁰⁾

Rozdział 8

(uchylony)⁴⁰⁾

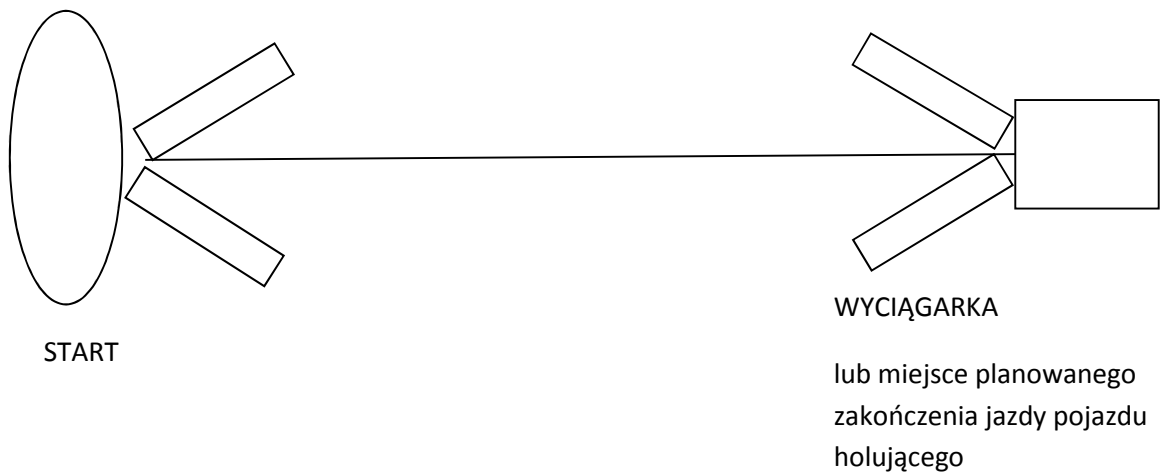
Rozdział 9

Znaki stosowane podczas lotów holowanych

- 9.1. Planowany kierunek holowania wyznaczają dwa znaki w kształcie litery „V” o wymiarach ramienia 2 m x 6 m w jednym, kontrastującym kolorze – żółtym lub białym. Znaki wyklada się zgodnie z rysunkiem określonym w pkt 9.3, jeden w miejscu startu – skierowany wierzchołkiem w kierunku startu, a ramionami w kierunku holowania, drugi przy wyciągarce lub w miejscu planowanego zakończenia jazdy pojazdu holującego, wierzchołkiem skierowany w stronę wyciągarki, a ramionami w stronę startu.
- 9.1.1. Znaki mogą być wyłożone do 50 m od miejsc określonych w pkt 9.1, przy zachowaniu kierunku ułożenia określonego na rysunku w pkt 9.3.
- 9.2. Przy lotach holowanych na wodzie za motorówką, wyklada się tylko znak przy starcie.

⁴⁰⁾ Przez § 1 pkt 6 lit. e rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

9.3. Sposób ułożenia znaków przy starcie za wyciągarką lub pojazdem holującym określa następujący rysunek:



MOTOLOTNIE

Warunki i wymagania dotyczące używania motolotni**Rozdział 1****Zastosowanie**

- 1.1. Przepisy załącznika stosuje się do motolotni, których maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza:
- 1) 300 kg – dla motolotni lądowych jednomiejscowych;
 - 2) 450 kg – dla motolotni lądowych dwumiejscowych;
 - 3) 330 kg – dla motolotni operujących z wody lub amfibii jednomiejscowych, przy czym jeżeli motolotnia jest eksploatowana zarówno jako operująca z wody i motolotnia lądowa, jej masa nie przekracza odpowiednio obu limitów maksymalnej masy startowej (MTOM);
 - 4) 495 kg – dla motolotni operujących z wody lub amfibii dwumiejscowych, przy czym jeżeli motolotnia jest eksploatowana zarówno jako operująca z wody i motolotnia lądowa, jej masa nie przekracza odpowiednio obu limitów maksymalnej masy startowej (MTOM);
 - 5) 315 kg – dla motolotni lądowych jednomiejscowych wyposażonych w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do motolotni;
 - 6) 472,5 kg – dla motolotni lądowych dwumiejscowych wyposażonych w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do motolotni;
 - 7) ⁴¹⁾ 600 kg – dla motolotni kategorii amatorskiej lub eksperymentalnej.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot z obowiązku spełnienia niektórych wymagań określonych w załączniku z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2**Określenia**

- 2.1. Użyte w załączniku określenia oznaczają:
- 1) (uchylony);⁴²⁾
 - 2) lot specjalny VFR – lot VFR wykonywany na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC;
 - 3) (uchylony);⁴²⁾
 - 4) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na motolotniach dla innych osób;
 - 5) pilot – pilota motolotni oraz ucznia-pilota;
 - 6) (uchylony);⁴²⁾
 - 7) (uchylony);⁴²⁾

⁴¹⁾ Dodany przez § 1 pkt 7 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁴²⁾ Przez § 1 pkt 7 lit. b tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 8) (uchylony);⁴²⁾
- 9)⁴³⁾ uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji lub licencji pilota;
- 10) VMC – warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością, wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur – równe lub większe od ustalonych minimów;
- 11) (uchylony);⁴⁴⁾
- 12) (uchylony);⁴⁴⁾
- 13) (uchylony);⁴⁴⁾
- 14) (uchylony);⁴⁴⁾
- 15) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w przepisach w sprawie świadectw kwalifikacji;
- 16) (uchylony).⁴⁴⁾

Rozdział 3

Zasady eksploatacji motolotni

- 3.1. Zasady eksploatacji motolotni określa załącznik.
- 3.2. Osoba używająca motolotni:
 - 1)⁴⁵⁾ stosuje się do zaleceń producenta, jeżeli zostały opublikowane;
 - 2) stosuje się w przypadku lotów zorganizowanych do zasad określonych przez organizatora;
 - 3) używa do lotu motolotni w wymaganym stanie technicznym.
- 3.3. Do wykonywania lotów, w ramach których są świadczone usługi lotnicze, jest uprawniony pilot posiadający co najmniej 100 godzin jako pilot dowódca motolotni.

Rozdział 4

Organizacja lotów

- 4.1. Organizator:
 - 1) zapoznaje osobę organizującą loty oraz osoby biorące udział w lotach z zasadami ich organizacji i wykonywania;
 - 2) wyznacza kierownika startu motolotniowego w czasie trwania lotów samodzielnych ucznia-pilota, pokazów lotniczych, zawodów i innych imprez, w których są planowane loty co najmniej 3 motolotni, jeżeli uzna to za uzasadnione.
- 4.1.1. Na kierownika startu motolotniowego wyznacza się instruktora motolotniowego lub pilota motolotni, który posiada udokumentowane przeszkolenie w tym zakresie, zgodnie z programem specjalistycznym.
- 4.1.2. Kierownikiem startu motolotniowego w czasie trwania lotów samodzielnych ucznia-pilota może zostać jedynie instruktor motolotniowy nadzorujący jego szkolenie.
- 4.2. Jeżeli loty motolotni mają być wykonywane w miejscu zorganizowanych lotów innych statków powietrznych lub skoków spadochronowych, organizator lotów na motolotniach uzgadnia zasady wykonywania lotów z organizatorami innych lotów lub skoków.

⁴³⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 7 lit. b tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁴⁴⁾ Przez § 1 pkt 7 lit. b tiret trzecie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁴⁵⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 7 lit. c rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

Rozdział 5

Wykonywanie lotów

- 5.1. Lotów na motolotniach nie wykonuje się:
- 1) wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
 - 2) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania:
 - a) nad zwartą zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 300 m od statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców co najmniej 25 000 – zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy;
 - b) gdzie indziej niż to określono w lit. a, na wysokości względnej mniejszej niż 100 m (300 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań.
- 5.2. Przepisu pkt 5.1 ppkt 1 nie stosuje się do lotów wykonywanych w obrębie ustalonego, jednego miejsca startu i lądowania w przypadku posiadania przez motolotnię:
- 1) jednego błyskowego światła ostrzegawczego koloru białego o częstotliwości błysków 40-100 na minutę;
 - 2) urządzenia radiowego umożliwiającego łączność z organizatorem lotów – w przypadku lotów zorganizowanych;
 - 3) latarki elektrycznej;
 - 4) reflektora do lądowania albo oświetlonego miejsca lądowania.
- 5.2.1. W przestrzeniach kontrolowanych zezwala się na wykonywanie lotów przez motolotnie wyposażone dodatkowo w:
- 1) busolę magnetyczną;
 - 2) dokładny czasomierz wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 3) wysokościomierz;
 - 4) wariometr;
 - 5) mapę rejonu lotu z naniesionymi, niezbędnymi informacjami nawigacyjnymi dotyczącymi:
 - a) stref zakazanych, niebezpiecznych i ograniczonych,
 - b) rejonów lub tras planowanego lotu;
 - 6) urządzenie radiowe umożliwiające utrzymanie łączności w czasie lotu z radiostacjami lotniczymi na częstotliwościach, jakie są wymagane przez służby ruchu lotniczego w obszarach powietrznych, w których lot ma być wykonywany, oraz zapewniające również łączność na częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz;
 - 7) inne dodatkowe przyrządy lub wyposażenie, określone przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.
- 5.3. W czasie użytkowania motolotni pilot posiada na pokładzie:
- 1) świadectwo kwalifikacji pilota motolotni lub równoważny dokument uprawniający do wykonywania lotów w zakresie posiadanych uprawnień;
 - 2) metrykę motolotni;
 - 3) dowód ubezpieczenia OC;
 - 4) odpowiedniej klasy orzeczenie lotniczo-lekarskie;
 - 5) świadectwo operatora urządzeń radiowych, jeżeli pilot prowadzi korespondencję z wykorzystaniem urządzenia radiowego.
- 5.3.1. Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty, o których mowa w pkt 5.3, mogą znajdować się na ziemi w miejscu startu i lądowania.

- 5.4. Lot może być podjęty, jeżeli w szczególności:
- 1)⁴⁶⁾ pilot zapoznał się z zaleceniami producenta, jeżeli zostały opublikowane;
 - 2) warunki meteorologiczne pozwalają na bezpieczne wykonywanie lotu oraz nie przekraczają dopuszczalnych warunków użytkowania sprzętu;
 - 3) miejsce startu i lądowania umożliwia bezpieczny start i lądowanie oraz przelot nad przeszkodami terenowymi na bezpiecznej wysokości;
 - 4)⁴⁷⁾ został dokonany przegląd podstawowy;
 - 5)⁴⁷⁾ pilot motolotni, osobiście i bezpośrednio przed zajęciem miejsca w motolotni, a w lotach szkolnych uczeń-pilot pod nadzorem instruktora motolotniowego, wykonał przegląd przedlotowy.
- 5.5. Pilot motolotni rozpoczyna lot nie wcześniej niż po upływie 30 sekund od startu poprzedzającego statku powietrznego, a w przypadku lotów zorganizowanych – zgodnie z porządkiem i sposobem wykonywania lotów ustalonym przez organizatora.
- 5.5.1. Przepisu pkt 5.5 nie stosuje się do lotów grupowych wykonywanych na ustalonych wcześniej zasadach.
- 5.6. Holowanie motolotnią przedmiotów, w szczególności innych statków powietrznych, transparentów lub bannerów, jest dozwolone pod warunkiem, że wszystkie statki uczestniczące w takim locie posiadają urządzenia zwalniające linę holowniczą.
- 5.7. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy, z zastrzeżeniem pkt 5.7.1.
- 5.7.1. Do lotów pokazowych wykonywanych przez nie więcej niż 3 motolotnie nie stosuje się przepisów wydanych na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.

Rozdział 6

Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych

- 6.1. Przy zmianie warunków meteorologicznych lub innych w stopniu powodującym zagrożenie bezpieczeństwa lotów, kontynuowanie lotów nadlotniskowych jest zabronione. W lotach trasowych VFR po obniżeniu się warunków atmosferycznych poniżej VMC pilot przerywa wykonywanie zadania.
- 6.2. W przypadku utraty orientacji geograficznej pilot motolotni:
- 1) sprawdza czas i pozostałą ilość paliwa;
 - 2)⁴⁸⁾ wykonuje dalszy lot z prędkością ekonomiczną;
 - 3) w miarę możliwości nawiązuje łączność ze służbą ruchu lotniczego i informuje o zaistniałej sytuacji oraz stosuje się do przekazanych przez nią informacji;
 - 4) w przypadku braku łączności osiąga najwyższą dopuszczalną wysokość w rejonie przebywania, na jaką pozwalają warunki atmosferyczne, jednak nie wyższą niż 900 m nad terenem, stara się ustalić swoje położenie za pomocą obiektów naziemnych oraz wykorzystać wszystkie dostępne pomoce nawigacyjne;
 - 5) w przypadku niewznowienia orientacji wykonuje lądowanie zapobiegawcze.
- 6.3. W przypadku utraty orientacji w pobliżu granicy państwowej pilot motolotni przyjmuje kurs oddalający od granicy państwa i stara się wznowić orientację.
- 6.4.⁴⁹⁾ W przypadku niebezpieczeństwa w locie pilot motolotni postępuje zgodnie z zaleceniami producenta motolotni oraz zaleceniami producenta spadochronu, w tym spadochronowego systemu ratowniczego, jeżeli motolotnia taki spadochron posiada.

⁴⁶⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 7 lit. d tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁴⁷⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 7 lit. d tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁴⁸⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 7 lit. e tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁴⁹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 7 lit. e tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 6.5. W przypadku znanych lub przypuszczalnych usterek motolotni pilot motolotni niezwłocznie po zakończeniu lotu zawiadamia o nich właściciela motolotni.

Rozdział 7

Odpowiedzialność

- 7.1. Pilot wykonuje lot na własną odpowiedzialność, osobiście podejmuje wszystkie decyzje związane z lotem i odpowiada za wszystkie następstwa z tego wynikłe.
- 7.2.⁵⁰⁾ W przypadku załogi wieloosobowej odpowiedzialność ponosi dowódca motolotni, z zastrzeżeniem pkt 7.4.
- 7.3. Instruktor jest odpowiedzialny za zgodne z programem szkolenia przygotowanie i dopuszczenie ucznia-pilota do lotów samodzielnych oraz nadzór nad kontrolą sprzętu przez ucznia-pilota.
- 7.4.⁵¹⁾ Przed lotem w składzie wieloosobowym osoba wykonująca lot jako członek załogi albo pasażer, jeżeli nie jest pilotem motolotni, składa dowódcy statku powietrznego pisemne oświadczenie o charakterze udziału w locie, zawierające jednocześnie potwierdzenie zapoznania się z informacjami dotyczącymi zasad bezpieczeństwa oraz w przypadku członka załogi – informacjami dotyczącymi podziału czynności, w tym oceny stanu technicznego i przygotowania motolotni do lotu.
- 7.4.1. Brak oświadczenia, o którym mowa w pkt 7.4, oznacza, że lot jest wykonywany w charakterze pasażera.
- 7.4.2. Składanie oświadczenia, o którym mowa w pkt 7.4, nie jest konieczne w przypadku lotów podczas zawodów sportowych, zlotów, treningów lub pokazów, szkolenia lotniczego, jeżeli skład załogi:
- 1) wynika ze zgłoszenia do udziału w imprezie lub
 - 2) stanowią zawodnicy posiadający licencje sportowe lub piloci motolotni albo
 - 3) wynika z prowadzonego szkolenia lotniczego.

Rozdział 8

(uchylony)⁵²⁾

Rozdział 9

(uchylony)⁵²⁾

Rozdział 10

(uchylony)⁵²⁾

Rozdział 11

(uchylony)⁵²⁾

Rozdział 12

(uchylony)⁵²⁾

⁵⁰⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 7 lit. f tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁵¹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 7 lit. f tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁵²⁾ Przez § 1 pkt 7 lit. g rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

SPADOCHRONY

Warunki i wymagania dotyczące używania spadochronów**Rozdział 1****Zastosowanie**

1.1.⁵³⁾ Przepisy załącznika stosuje się do spadochronów osobowych, spadochronów towarowych oraz spadochronowych systemów ratowniczych, zwanych dalej „spadochronami”.

1.1.1. (uchylony).⁵⁴⁾

1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach używania spadochronów w celach pokazowych, próbnych lub ustanawiania rekordów, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Prezesem Urzędu”, może zwolnić zainteresowany podmiot z obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2**Określenia**

2.1. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) AAD – (Automatic Activation Device) – automatyczne urządzenie aktywujące spadochron (automat spadochronowy);
- 2) instruktor spadochronowy – osobę posiadającą ważne świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z ważnym uprawnieniem instruktorskim lub ważną licencję skoczka spadochronowego zawodowego (CDL(P) z ważnym uprawnieniem instruktorskim;
- 3) lotnisko – lotnisko, lądowisko lub inne miejsce wpisane odpowiednio do rejestru lub ewidencji prowadzonych na podstawie przepisów ustawy;
- 4) lot w szyku – lot grupowy w określonym przez organizatora położeniu statków powietrznych względem siebie;
- 5) (uchylony).⁵⁵⁾
- 6) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną, inną jednostkę organizacyjną, a także grupę osób niebędącą jednostką organizacyjną, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie wykonania skoków spadochronowych lub zrzutów;
- 7) ratownik – lekarza, ratownika z uprawnieniami lub pielęgniarzkę dyplomowaną;
- 8) (uchylony).⁵⁵⁾
- 9) skoczek – skoczek spadochronowego oraz uczeń-skoczek;
- 10) skok nocny – skok spadochronowy wykonywany między zachodem i wschodem słońca;
- 11) skok ratowniczy (przymusowy) – skok spadochronowy w przypadku, gdy dalszy lot lub lądowanie na statku powietrznym zagraża życiu załogi lub osób znajdujących się na jego pokładzie;
- 12) (uchylony).⁵⁵⁾

⁵³⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 8 lit. a tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁵⁴⁾ Przez § 1 pkt 8 lit. a tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁵⁵⁾ Przez § 1 pkt 8 lit. b tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 13) uczeń-skoczek – osobę wykonującą skoki spadochronowe w ramach szkolenia lotniczego, do czasu uzyskania świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego lub wpisywanych do niego uprawnień, inną niż pasażer;
- 14) zrzut – zrzut przedmiotów zaopatrzonych w spadochrony;
- 15) (uchylony);⁵⁵⁾
- 16) (uchylony);⁵⁵⁾
- 17) (uchylony);⁵⁵⁾
- 18) (uchylony);⁵⁵⁾
- 19) (uchylony);⁵⁵⁾
- 20) regulamin – dokument zawierający sposób organizacji wykonywania zrzutów lub skoków spadochronowych;
- 21) (uchylony);⁵⁵⁾
- 22)⁵⁶⁾ podmiot nadzorujący – Prezesa Urzędu albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy.

Rozdział 3

Ogólne zasady eksploatacji spadochronów

- 3.1.⁵⁷⁾ Spadochrony eksploatuje się na zasadach określonych w załączniku, w regulaminie opracowanym przez organizatora oraz zaleceniach producenta, jeżeli zostały opublikowane.
 - 3.1.1. Regulaminu nie opracowuje się dla skoków wykonywanych z zachowaniem poniższych warunków:
 - 1) w porze dziennej;
 - 2) z pojedynczego statku powietrznego;
 - 3) związanych z wykonaniem jednego startu statku powietrznego dziennie;
 - 4) przez nie więcej niż 20 osób;
 - 5) innych niż skoki ucznia-skoczka;
 - 6) z wysokości do 4000 m n.p.m.
 - 3.1.2. Regulamin zawiera podstawowe informacje dotyczące organizatora oraz zasady organizacji skoków w dniu ich wykonywania, w zakresie określonym w rozdziale 4.
 - 3.1.3. W przypadku organizacji skoków w jednym miejscu w tym samym dniu przez kilku organizatorów ustala się wspólnego kierownika skoków i korzysta się ze wspólnego regulaminu.
- 3.2.⁵⁸⁾ W regulaminie uwzględnia się wytyczne opracowane przez podmiot nadzorujący zgodnie z najnowszą wiedzą związaną z eksploatacją spadochronów oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi.
 - 3.2.1.⁵⁸⁾ Warunkiem wykonywania skoków spadochronowych jest uwzględnienie w regulaminie wytycznych podmiotu nadzorującego, o których mowa w pkt 3.2.

⁵⁶⁾ Dodany przez § 1 pkt 8 lit. b tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁵⁷⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 8 lit. c tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁵⁸⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 8 lit. c tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

Rozdział 4

Organizacja skoków spadochronowych i zrzutów

1. Ogólne zasady organizacji skoków i zrzutów

- 4.1. W celu bezpiecznego i prawidłowego wykonywania zadań związanych z przygotowaniem i przeprowadzaniem skoków lub zrzutów, ich organizator zapewnia co najmniej:
- 1) przeprowadzenie analizy warunków meteorologicznych i informacji o ograniczeniach związanych z ruchem lotniczym oraz uzyskanie stosownych zezwoleń związanych z ruchem lotniczym;
 - 2) wyłożenie odpowiednich znaków, jeżeli są wymagane przepisami;
 - 3) sporządzenie listy załadowczej na dany wylot;
 - 4) obecność na pokładzie statku powietrznego podczas wykonywania skoków lub zrzutów poza załogą wyłącznie osób wpisanych na listę załadowczą;
 - 5) wpisanie na listę załadowczą ucznia-skoczek pod warunkiem wykonywania nad nim nadzoru instruktora spadochronowego prowadzącego w danym skoku szkolenie;
 - 6) przechowywanie listy załadowczej;
 - 7) zapoznanie się przez osoby biorące udział w zrzutach, skokach lub lotach i ich organizacji z określonymi przez organizatora zasadami organizacji, zasadami wykonywania zrzutów, skoków i lotów, w szczególności dotyczącymi:
 - a) ruchu kołowego i pieszego w miejscu organizacji skoków,
 - b) organizacji wejścia na pokład i ruchu naziemnego statku powietrznego,
 - c) kolejności wykonywania skoków i zrzutów,
 - d) planowanego rejonu skoków lub zrzutów oraz rejonu spadania w kombinezonach umożliwiających znaczne przemieszczenia w poziomie typu „wingsuit”,
 - e) minimalnej planowanej wysokości zawiśnięcia na otwartym spadochronie,
 - f) stref opadania,
 - g) miejsc lądowania i kierunków podejścia do lądowania,
 - h) sposobu postępowania w sytuacjach zaistnienia wypadków i incydentów,
 - i) sposobu określania miejsca skoku lub zrzutu,
 - j) rodzaju skoków lub zrzutów organizowanych przez organizatora,
 - k) obecności na pokładzie statku powietrznego podczas wykonywania skoków lub zrzutów poza załogą, wyłącznie osób wpisanych na listę załadowczą,
 - l) ⁵⁹⁾ wydawania, obsługi i kontroli spadochronu ze szczególnym uwzględnieniem spadochronu przeznaczanego dla pasażera i ucznia-skoczek – w przypadku udostępniania spadochronów przez organizatora,
 - m) sposobu zgłaszania się skoczka spadochronowego do wpisania na listę załadowczą i zakresu kontroli wymaganych dokumentów,
 - n) współpracy z podmiotami szkolącymi,
 - o) sposobu i wymaganych dokumentów do wpisania na listę załadowczą osoby niebędącej skoczkiem spadochronowym,
 - p) nadzoru nad osobami niebędącymi skoczkami spadochronowymi oraz odprowadzenia ich do statku powietrznego,
 - q) charakterystycznych wysokości związanych z metodyką postępowania w sytuacjach niebezpiecznych,
 - r) wymaganego przez organizatora minimalnego wyposażenia skoczka i pasażera podczas różnych rodzajów skoków,

⁵⁹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 8 lit. d tiret pierwsze podwójne tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- s) wymaganych dokumentów od osób i podmiotów zaangażowanych w organizację i wykonywanie skoków,
 - t) zasad wnoszenia uwag do systemu organizacyjnego organizatora związanych z poprawą organizacji i bezpieczeństwa podczas skoków lub zrzutów;
- 8) ⁶⁰⁾ podczas skoków ucznia-skoczek lub udostępniania przez organizatora spadochronów w celu wykonania skoku używanie tylko spadochronów ułożonych przez uprawnione osoby;
- 9) wyznaczenie i udział niezbędnych osób funkcyjnych odpowiednio do rodzaju planowanych skoków lub zrzutów;
- 10) wyznaczenie rejonu skoków lub zrzutów oraz rejonu zniżania statku powietrznego, z którego wykonuje się skoki lub zrzuty poza obszarem opadania spadochronów, z uwzględnieniem przypadku niezamierzonego, zbyt wczesnego lub zbyt późnego otwarcia spadochronów;
- 11) zgłoszenie wypadków i incydentów właściwym organom i służbom;
- 12) określenie zasad przebywania w miejscu organizacji skoków osób niebiorących udziału w zrzutach, skokach lub lotach i ich organizacji;
- 13) ⁶¹⁾ podczas oceny zdatności do lotu i zrzutów na potrzeby innego podmiotu ustalenie organizatora tych skoków lub zrzutów oraz pisemne określenie zakresu odpowiedzialności podmiotów oraz osób biorących udział w skokach lub zrzutach i ich organizacji; brak pisemnego określenia zakresu odpowiedzialności wskazuje jako organizatora tych skoków lub zrzutów osoby fizyczne dokonujące zrzutów lub wykonujące skoki;
- 14) w przypadku odpłatnego udostępniania ułożonych spadochronów osobowych oraz organizowania skoków osób niebędących skoczkami spadochronowymi jest wymagane prowadzenie dokumentacji, z której wynika ułożenie czaszy głównej i zapasowej do skoku przez uprawnione osoby; w przypadku gdy w miejscu organizacji skoków lub w bezpośrednim sąsiedztwie spadochrony udostępnia podmiot inny niż organizator, organizator oraz ten podmiot zawierają pisemne porozumienie zobowiązujące udostępniającego spadochrony do prowadzenia takiej dokumentacji;
- 15) zapoznanie pilotów z graniczną wartością prędkości opadania statku powietrznego, przekroczenie której może spowodować zainicjowanie działania AAD w spadochronach używanych przez będących na pokładzie skoczków.
- 4.1.1. Zasady, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 7, są określone w formie regulaminu.
- 4.1.2. Załącznikami do regulaminu są:
- 1) wzór listy załadowczej;
 - 2) wzory wszystkich oświadczeń i deklaracji podpisywanych przez osoby biorące udział w organizacji i wykonywaniu skoków lub zrzutów;
 - 3) warunki wykonywania poszczególnych rodzajów skoków;
 - 4) zalecana metodyka postępowania w sytuacjach niebezpiecznych podczas skoków;
 - 5) dodatkowe procedury opisujące sposób realizacji wymogów niektórych przepisów lub ustaleń organizatora, w tym zakres obowiązków osób funkcyjnych, jeżeli organizator uznał za konieczne sporządzenie ich w formie pisemnej.
- 4.1.3. Regulamin zawiera oświadczenie organizatora o zgodności z niniejszymi przepisami.
- 4.1.4. Organizator zapewnia dostępność regulaminu w sposób umożliwiający zapoznanie się z nim przez osoby biorące udział w skokach lub zrzutach i w ich organizacji.

⁶⁰⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 8 lit. d tiret pierwsze podwójne tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁶¹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 8 lit. d tiret pierwsze podwójne tiret trzecie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 4.1.5. W miejscach organizacji skoków lub zrzutów organizator zapewnia dostępność co najmniej skróconej wersji regulaminu obejmującej zagadnienia, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 7.

2. Osoby funkcyjne

- 4.2. Odpowiednio do rodzaju planowanych zrzutów lub skoków organizator wyznacza następujące osoby funkcyjne:

- 1) kierownika skoków;
- 2) wyrzucającego.

- 4.2.1. Kierownik skoków kieruje przebiegiem skoków i zrzutów w przypadku wykonywania ich:

- 1) w trakcie pokazów lotniczych;
- 2) z więcej niż jednego statku powietrznego;
- 3) w więcej niż jednym najściu;
- 4) z wysokości powyżej 5000 m n.p.m.;
- 5) w nocy;
- 6) na wodę;
- 7) w trakcie zawodów;
- 8) podczas lotów innych statków powietrznych, jeżeli w miejscu wykonywania skoków lub zrzutów nie są zapewnione służby informacji powietrznej lub kierownictwo lotów innych statków powietrznych;
- 9) w sytuacjach niewymienionych w ppkt 1–8, jeżeli organizator uzna to za konieczne.

- 4.2.1.1. Na kierownika skoków lub jego zastępcę wyznacza się:

- 1) instruktora spadochronowego lub
- 2) skoczka spadochronowego posiadającego kategorię wyszkolenia D.

- 4.2.1.2. Kierownik skoków jest odpowiedzialny za kierowanie skokami, w tym za:

- 1) analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach związanych z ruchem lotniczym;
- 2) uzyskanie stosownych zezwoleń związanych z ruchem lotniczym;
- 3) wyłożenie odpowiednich sygnałów w rejonie lądowania spadochronów – jeżeli wymaga tego rodzaj skoków lub zrzutów;
- 4) poinstruowanie pilotów w zakresie niezbędnym do dokonania zrzutów lub skoków;
- 5) udzielenie informacji o obowiązujących zasadach i kolejności zrzutów lub skoków, chyba że organizator wyznaczy inne osoby odpowiedzialne za te zadania.

- 4.2.2. Wyrzucający kieruje z pokładu statku powietrznego zrzutem, a także kieruje wyskokiem skoczków podczas następujących rodzajów skoków:

- 1) nocnych;
- 2) na wodę;
- 3) uczniów-skoczków;
- 4) w sytuacjach niewymienionych w ppkt 1–3, jeżeli organizator uzna to za konieczne.

- 4.2.3.1. Na wyrzucającego podczas skoków lub zrzutów wyznacza się:

- 1) instruktora spadochronowego;
- 2) skoczka spadochronowego posiadającego kategorię wyszkolenia C.

- 4.2.3.2. Wyrzucający jest odpowiedzialny za określenie miejsca skoku lub zrzutu, zapięcie na pokładzie statku powietrznego lin desantowych i automatów spadochronowych,

w przypadkach koniecznych odpięcie tych lin lub podanie komendy do ich odpięcia, podanie komendy do skoku uczniowi-skoczkowi, chyba że organizator wyznaczy inne osoby odpowiedzialne za te zadania.

- 4.2.4. Jeżeli rodzaj prowadzonych skoków lub zrzutów wymaga określenia innego zakresu obowiązków kierownika skoków lub wyrzucającego, organizator określa ten zakres w regulaminie lub zapoznaje z nim osoby biorące udział w zrzutach, skokach lub lotach i ich organizacji.
- 4.2.5. W czasie wykonywania skoków lub zrzutów kierownik skoków przebywa w miejscu umożliwiającym pełnienie obowiązków.
- 4.2.6. W przypadku uzasadnionej potrzeby chwilowego opuszczenia swego stanowiska, kierownik skoków wyznacza na ten czas swego zastępcę spośród osób posiadających odpowiednie uprawnienia.
 - 4.2.6.1. Przed przyjęciem zastępstwa wyznaczona osoba zapoznaje się ze sprawami związanymi z prowadzeniem skoków lub zrzutów w czasie pełnienia zastępstwa.
- 4.2.7. Jeżeli ze względu na rodzaj wykonywanych skoków lub zrzutów obecność kierownika skoków nie jest konieczna, jego obowiązki, w zakresie analizy warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach związanych z ruchem lotniczym, uzyskanie stosownych zezwoleń, oznaczenie punktu odniesienia rejonu lądowania skoczków – jeżeli wymaga tego rodzaj skoków, oraz określenie planowanego miejsca lądowania skoczków, należą do dowódcy statku powietrznego, chyba że organizator wyznaczy inne osoby odpowiedzialne za te zadania.
 - 4.2.7.1. Organizator informuje dowódcę statku powietrznego o jego dodatkowych obowiązkach wynikających z rodzaju wykonywanych skoków.
- 4.2.8. Jeżeli ze względu na rodzaj wykonywanych skoków obecność kierownika skoków nie jest konieczna:
 - 1) za decyzję o opuszczeniu statku powietrznego przez skoczków jest odpowiedzialny pilot wywożący skoczków;
 - 2) statek powietrzny wywożący skoczków posiada środki umożliwiające łączność radiową, na częstotliwości właściwej dla miejsca wykonywania skoków.

3. Zabezpieczenie skoków lub zrzutów

- 4.3. Odpowiednio do rodzaju prowadzonych skoków lub zrzutów organizator zapewnia co najmniej:
 - 1) możliwość kontaktu telefonicznego lub radiowego z najbliższą placówką służb ratownictwa medycznego lub ośrodkami powiadamiania albo zapewnia w miejscu wykonywania skoków zabezpieczenie medyczne przez obecność ratownika wraz ze środkami przystosowanymi do transportu poszkodowanego i wyposażeniem niezbędnym dla udzielenia pierwszej pomocy medycznej – podczas wykonywania wszystkich rodzajów skoków spadochronowych lub zrzutów;
 - 2) oznaczenie punktu odniesienia rejonu lądowania skoczków lub przedmiotów (krzyż i litera „T”) – podczas skoków na lotnisku lub podczas wykonywania zrzutów;
 - 3) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru lub wyłożenie wyznacznika kierunku lądowania – podczas skoków na lotnisku;
 - 4) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru – podczas wykonywania zrzutów;
 - 5) sprzęt sygnalizacyjny – podczas skoków lub zrzutów, w których jest wymagana obecność kierownika skoków;
 - 6) dwustronną łączność ze statkiem powietrznym lub ustalone znaki sygnalizacyjne – podczas wykonywania skoków, w których jest wymagana obecność kierownika skoków;

- 7) dwustronną łączność ze statkiem powietrznym i ustalone znaki sygnalizacyjne – podczas wykonywania zrzutów lub wykonywania skoków nocnych.
- 4.3.1. Organizator może ustalić własne znaki wytyczające miejsca lądowania spadochronów oraz kierunki podejścia do lądowania jako nadrzędne nad danymi wynikającymi ze wskaźnika kierunku wiatru.

4. Podstawowe dokumenty operacyjne podczas skoków lub zrzutów

- 4.4. Podstawowym dokumentem operacyjnym niezbędnym podczas wykonywania skoków lub zrzutów jest lista załadowcza osób mających wejść na pokład statku powietrznego oraz zrzucanych przedmiotów oraz regulamin, jeżeli jest wymagany.
- 4.4.1. Lista załadowcza zawiera co najmniej następujące dane:
- 1) nazwę organizatora;
 - 2) nazwiska i imiona skoczków lub pasażerów;
 - 3) planowaną wysokość skoków lub zrzutów;
 - 4) typ i oznaczenie statku powietrznego, z którego będą wykonywane skoki lub zrzuty;
 - 5) datę i miejsce planowanego wykonywania skoków lub zrzutów;
 - 6) numer kolejny wylotu;
 - 7) nazwisko, imię i podpis kierownika skoków, jeżeli jego obecność jest wymagana;
 - 8) nazwisko, imię i podpis osoby, która sporządziła listę załadowczą.
- 4.4.2. W przypadku skoków ucznia-skoczek, skoków z pasażerem lub lotu pasażera niewykonywającego skoków oraz zrzutu, lista załadowcza zawiera ponadto:
- 1) obok nazwiska ucznia-skoczek nazwisko oraz podpis instruktora wykonującego nadzór nad uczniem-skoczkiem w tym skoku;
 - 2) obok nazwiska pasażera wykonującego skok z instruktorem w tandemie nazwisko oraz podpis tego instruktora;
 - 3) jednoznaczne określenie charakteru skoku, w szczególności skok ucznia-skoczek lub skok z pasażerem;
 - 4) określenie przedmiotu zrzutu, rodzaju spadochronu oraz nazwisko i podpis wyrzucającego kierującego zrzutem w przypadku zrzutu.
- 4.4.3. Zamieszczanie na liście załadowczej podpisów, o których mowa w pkt 4.4.2 ppkt 1, 2 i 4, nie jest konieczne, jeżeli fakt nadzoru nad uczniem-skoczkiem, poświadczenie ułożenia spadochronu, odpowiedzialność za pasażera lub wykonanie zrzutu ze spadochronem jednoznacznie wynika z innych dokumentów, a w szczególności: związanych z wykształceniem, wypożyczonym lub użytym spadochronem.
- 4.4.4. Organizator zapewnia taką organizację skoków, aby wszystkie wymagane dokumenty zostały sporządzone i podpisane przed wykonaniem skoku lub zrzutu.
- 4.4.5. W przypadku listy załadowczej, ewidencji związanej z udostępnianiem spadochronów lub innych ewidencji, sporządzanych w formie elektronicznej, dopuszcza się ich zbiorczy wydruk na koniec dnia, jednak w takim przypadku wymagane oświadczenia na dany dzień, zapewniające potwierdzenie odpowiedzialności wynikającej z list załadowczych oraz innych dokumentów, sporządza się i podpisuje nie później niż przed wykonaniem skoku lub zrzutu.
- 4.4.6. Jeżeli organizatorem jest skoczek lub grupa skoczków, na liście załadowczej jako organizatora wymienia się imiona i nazwiska tych skoczków.

- 4.4.7.⁶²⁾ Organizator przechowuje listę załadowczą do czasu uzyskania pozytywnej oceny z kontroli przeprowadzonej w tym zakresie przez podmiot nadzorujący, jednak nie dłużej niż 3 lata od dnia wykonania skoku lub zrzutu.
- 4.4.7.1. Jeżeli organizatorem jest podmiot organizujący skoki, o których mowa w pkt 3.1.1, listę załadowczą przechowuje właściciel, użytkownik lub dysponent statku powietrznego, który udostępnił statek powietrzny, a w przypadku podmiotów zagranicznych – podmiot polski, na zlecenie którego te loty były wykonywane.

5. Dokumenty skoczka i spadochronu⁶³⁾

- 4.5. Podczas skoków lub zrzutów skoczek posiada przy sobie lub w miejscu znanym organizatorowi właściwe świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) i dokumenty spadochronów lub dokumenty równoważne. Dokumenty ucznia-skoczka znajdują się w miejscu znanym instruktorowi prowadzącemu szkolenie.

Rozdział 5

Wykonywanie lotów podczas skoków spadochronowych lub zrzutów

1. Wymagania dla pilota wywożącego

- 5.1. Pilot wywożący, przed rozpoczęciem skoków lub zrzutów, zapoznaje się z zasadami organizacji oraz warunkami wykonywania skoków i zrzutów w danym dniu.
- 5.1.1. Podczas lotu statku powietrznego, z którego pokładu planuje się wykonywanie skoków spadochronowych lub zrzutów, załoga posiada przygotowane do użycia spadochrony osobiste lub spadochrony przeznaczone dla całego statku powietrznego.
- 5.1.2. Osoby niezwiązane bezpośrednio z wykonywaniem skoków spadochronowych mogą być zabierane na pokład statku powietrznego, jeżeli wyposażenie tego statku pozwala na zapewnienie im bezpieczeństwa podczas skoków oraz jeżeli statek powietrzny lub te osoby są wyposażone w spadochron i zostały poinstruowane o sposobie jego użycia w celach ratowniczych. Za bezpieczne wejście tych osób na pokład, instruktaż, sprawdzenie ważności ułożenia i gotowości spadochronów do użycia oraz zapewnienie tym osobom bezpieczeństwa, także po wyskoku skoczków, jest odpowiedzialny dowódca statku powietrznego, chyba że organizator wyznaczył inne osoby odpowiedzialne za te zadania.
- 5.1.2.1. Podczas wykonywania zrzutów na pokładzie statku powietrznego mogą znajdować się tylko osoby biorące udział w zrzutach.
- 5.1.2.2. Podczas wykonywania zrzutów osoby biorące udział w zrzutach mają założone i przygotowane do użycia spadochrony.
- 5.1.3. W przypadku stwierdzenia złego samopoczucia członka załogi, skoczka, pasażera lub osoby biorącej udział w zrzutach lub innej sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu na pokładzie statku powietrznego, pilot przerywa wykonywanie zadania i powraca na miejsce startu albo ląduje w innym właściwym miejscu.
- 5.1.4. Statki powietrzne nie mogą przelatywać w odległości mniejszej niż 200 m od opadających spadochronów, a lądowanie przed ich przyziemieniem może nastąpić wyłącznie po uprzednim uzyskaniu zgody od kierownika startu lub skoków, w bezpiecznej odległości od przewidywanego miejsca lądowania spadochronów.

⁶²⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 8 lit. d tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁶³⁾ Tytuł pkt w brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 8 lit. d tiret trzecie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 5.1.5. Jeżeli skoki lub zrzuty wykonuje się z kilku statków powietrznych, które nie wykonują lotu w szyku, nad punktem zrzutu może znajdować się tylko jeden statek powietrzny.
- 5.1.6. Zniżanie statku powietrznego, z którego wykonuje się skoki, jest wykonywane poza obszarem opadania spadochronów, z uwzględnieniem sytuacji niezamierzonego, zbyt wczesnego lub zbyt późnego otwarcia spadochronu. Lądowanie statku powietrznego w przypadku braku łączności odbywa się w rejonie niestwarzającym możliwości kolizji ze spadochronem.
- 5.1.7. Jeżeli przed lotem nie poczyniono innych uzgodnień organizacyjnych, dowódca statku powietrznego jest odpowiedzialny za sporządzenie listy załadowczej oraz za to, kto znajduje się na pokładzie statku powietrznego podczas skoków lub zrzutów.
- 5.1.8. Jeżeli skoki są wykonywane bez obecności kierownika skoków, jego obowiązki w zakresie analizy warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach związanych z ruchem lotniczym, uzyskanie stosownych zezwoleń, oznaczenie punktu odniesienia rejonu lądowania skoczków – jeżeli wymaga tego rodzaj skoków, oraz określenie planowanego miejsca lądowania skoczków, należą do dowódcy statku powietrznego, chyba że organizator wyznaczy inne osoby odpowiedzialne za te zadania.
- 5.1.9. Dowódca statku powietrznego nie może wykonywać lotu z prędkością opadania, która mogłaby spowodować zadziałanie AAD w spadochronach używanych przez przebywających na pokładzie skoczków.

2. Przygotowanie statku powietrznego do wywożenia skoczków lub zrzutów

- 5.2. Statek powietrzny używany do wykonywania skoków lub zrzutów powinien być przygotowany w sposób zapewniający prawidłowe przewiezienie skoczków lub przedmiotów do miejsca zrzutu i wyjście skoczków lub zrzut z pokładu statku powietrznego.
 - 5.2.1. Jeżeli ze względu na rodzaj wykonywanych skoków lub zrzutów organizator uzna za konieczne dodatkowe wyposażenie statku powietrznego, zamieszcza w regulaminie stosowną informację na ten temat.
 - 5.2.2. Organizator i dowódca statku powietrznego przeprowadza ocenę przygotowania statku powietrznego do wykonywania skoków lub zrzutów.

3. Równoczesne wykonywanie lotów i skoków lub zrzutów

- 5.3. Dopuszcza się wykonywanie skoków spadochronowych lub zrzutów w miejscu, w którym są organizowane w tym czasie loty innych statków powietrznych, jeżeli:
 - 1) instrukcja użytkowania danego lotniska nie zabrania wykonywania równocześnie lotów statków powietrznych i skoków lub zrzutów – w przypadku lotnisk lub lądowisk;
 - 2) zapewniono łączność radiową ze statkami powietrznymi, z których wykonuje się skoki lub zrzuty, oraz z pozostałymi statkami albo zapewniono inne środki umożliwiające zachowanie bezpiecznej odległości od statków powietrznych nieuczestniczących w skokach i zrzutach;
 - 3) w czasie skoków, zrzutów, opadania i lądowania spadochronów, statki powietrzne nieuczestniczące w zrzutach i skokach znajdują się w bezpiecznej odległości od toru opadania spadochronów;
 - 4) w miejscu planowanego lądowania skoczków lub przedmiotów nie odbywa się ruch statków powietrznych z włączonymi silnikami, rozruch silników lub próby.

- 5.3.1. Dowódcy statków powietrznych innych niż uczestniczące w lotach, skokach lub zrzutach, zbliżając się do lotniska z zamiarem lądowania, otrzymują od właściwych służb albo pilota statku, z którego są wykonywane skoki lub zrzuty, informacje o wykonywanych skokach lub zrzutach i dalsze zbliżanie wykonują w oparciu o te informacje.
- 5.3.2. W przypadku utraty łączności radiowej dowódcy statków powietrznych stosują się do sygnałów oraz znaków wyłożonych na ziemi.

Rozdział 6

Wykonywanie skoków spadochronowych i zrzutów

1. Informacje ogólne

- 6.1. Osoby wykonujące skoki ze spadochronem osobowym, z wyłączeniem pasażera, oraz organizatorzy zrzutów podlegają obowiązkowemu ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone osobom trzecim w związku z wykonywaniem skoków spadochronowych lub organizowaniem i wykonaniem zrzutów.
 - 6.1.1. Wymagania i warunki związane z ubezpieczeniami odpowiedzialności cywilnej określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.
 - 6.1.2. Podczas lotu statku powietrznego, z którego pokładu planuje się wykonywanie skoków spadochronowych, skoczkowie znajdujący się na pokładzie mają założone i przygotowane do użycia spadochrony, pasażer ma założoną i zapiętą uprząż.
 - 6.1.2.1. Podczas lotu statku powietrznego, z pokładu którego planuje się wykonywanie skoków spadochronowych w miejscu odległym od miejsca startu, skoczkowie spadochronowi znajdujący się na pokładzie mają założone i przygotowane do użycia spadochrony nie później niż na 15 minut przed otwarciem wyjścia.
 - 6.1.3. Skoki spadochronowe bez nadzoru instruktora spadochronowego może wykonywać wyłącznie skoczek spadochronowy.
 - 6.1.4.⁶⁴⁾ Skoczek spadochronowy zapewnia, aby do skoku był używany spadochron spełniający warunki i wymagania określone w załączniku nr 5a do rozporządzenia.
 - 6.1.5.⁶⁴⁾ Osoba posiadająca świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego może na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wykonywać skoki ze spadochronem, który ma aktualne dokumenty dopuszczające do skoków wydane w innym państwie.
 - 6.1.6. Osoba posiadająca dokumenty uprawniające do wykonywania skoków spadochronowych bez nadzoru instruktora, wydane w innym państwie, może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej skoki ze spadochronem jako skoczek spadochronowy w zakresie posiadanych uprawnień przy spełnieniu łącznie następujących warunków:
 - 1)⁶⁵⁾ spadochron, z którym wykonuje skoki, ma aktualne dokumenty dopuszczające do wykonywania skoków wydane w innym państwie lub spełnia warunki i wymagania określone w załączniku nr 5a do rozporządzenia;
 - 2)⁶⁵⁾ spadochron główny, z którym wykonuje skoki, został ułożony przez tego skoczka osobiście lub zgodnie z warunkami i wymaganiami określonymi w załączniku nr 5a do rozporządzenia;
 - 3) spadochron zapasowy został ułożony przez osoby upoważnione zgodnie z przepisami państwa, w którym wydano dokumenty posiadane przez skoczka lub zgodnie z przepisami polskimi;
 - 4) skoki wykonuje zgodnie z niniejszymi przepisami.

⁶⁴⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 8 lit. e tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁶⁵⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 8 lit. e tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 6.1.7. Nie zmusza się osoby do wykonania skoku, chyba że pozostanie na pokładzie statku powietrznego zagraża jej bezpieczeństwu lub bezpieczeństwu pozostałych osób znajdujących się na pokładzie tego statku powietrznego.
- 6.1.8. Oddzielenie się skoczka od statku powietrznego lub zrzut może nastąpić wyłącznie w rejonie wynikającym z planowanego lądowania, w określonym wcześniej miejscu.
- 6.1.9. Z pokładu statku powietrznego może być wyrzucona sonda mająca prędkość opadania zbliżoną do prędkości opadania spadochronu, służąca do oceny wielkości zniesienia przez wiatr.
- 6.1.10. W przypadku gdy kontynuowanie skoków lub zrzutów zagraża bezpieczeństwu ich wykonywania lub bezpieczeństwu osób trzecich, niezwłocznie przerywa się ich wykonywanie.
- 6.1.11. Żaden zrzut lub skok z wyjątkiem ratowniczego nie może się odbyć, jeżeli jego prawidłowe wykonanie stwarza w sposób oczywisty bezpośrednie zagrożenie dla osób trzecich lub ich mienia.

2. Wyposażenie osób wykonujących skoki ze statków powietrznych

- 6.2. Skoczek podczas skoków ze statków powietrznych jest wyposażony co najmniej w:
 - 1) komplet spadochronów (główny i zapasowy);
 - 2) nóż.
- 6.2.1. Skoczek spadochronowy może mieć przy sobie w czasie wykonywania skoku dodatkowe wyposażenie lub przedmioty wynikające z rodzaju skoku.
- 6.2.2. Podstawowe wyposażenie pasażera jest określone w regulaminie.
- 6.2.3. Spadochron zapasowy używany do skoku z pasażerem należy wyposażyć w AAD.

3. Inne wymagania i ograniczenia podczas niektórych rodzajów skoków

- 6.3.1. Skoki pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.
- 6.3.2. Skoki podczas zawodów sportowych wykonuje się zgodnie z regulaminem organizatora zawodów.
- 6.3.3. Szczegółowe warunki wykonywania skoków: z udziałem ucznia-skoczka, nocnych, z wysokości powyżej 5000 m n.p.m., na wodę, z pasażerem, z więcej niż jednego statku powietrznego jednocześnie są określone w regulaminie.
- 6.3.4. Jeżeli w sąsiedztwie lotniska, na którym są wykonywane skoki spadochronowe, znajdują się wody, w szczególności takie jak rzeka, jezioro lub morze, bezpieczeństwo podczas skoków zapewnia się w sposób określony w instrukcji użytkowania tego lotniska.

4. Dodatkowe wymagania podczas skoków ucznia-skoczka

- 6.4. Uczeń-skoczek wykonuje skoki ze spadochronem tylko pod nadzorem instruktora spadochronowego. Nadzór może być prowadzony zarówno z ziemi, jak i z powietrza.
- 6.4.1. Podstawowe wyposażenie ucznia-skoczka, zasady jego przygotowania i kontroli przed skokiem oraz ilość skoków, którą może wykonać w zależności od ich rodzaju, określa podmiot szkolący.
- 6.4.2. Podczas skoku ucznia-skoczka na pokładzie statku powietrznego jest niezbędna obecność instruktora prowadzącego nadzór nad uczniem-skoczkiem lub wyrzucającego.
- 6.4.3. O doborze sprzętu dla konkretnej osoby i jego zakwalifikowaniu do szkolenia, przy braku jednoznacznej informacji i przeciwwskazań w dokumentacji spadochronu,

decyduje instruktor na podstawie własnej wiedzy i doświadczenia oraz ogólnie przyjętych sposobów postępowania.

6.4.4. Uczeń-skoczek nie wykonuje skoków:

- 1) z wysokości poniżej 600 m nad rzeźbą terenu;
- 2) z wysokości powyżej 5000 m n.p.m.;
- 3) nocnych;
- 4) na wodę;
- 5) podczas pokazów lotniczych;
- 6) bez AAD dla spadochronu zapasowego;
- 7) bez kasku.

6.4.4.1. Uczeń-skoczek może wykonywać skoki bez AAD dla spadochronu zapasowego, wyłącznie w przypadku realizacji zleconego szkolenia, na potrzeby sił zbrojnych lub służb porządku publicznego, po uzyskaniu przez podmiot szkolący zgody Prezesa Urzędu, pod warunkiem że:

- 1) skoki są wykonywane z natychmiastowym otwarciem pokrowca spadochronu głównego na linię desantową lub
- 2) skoczek jest wyposażony w urządzenie zabezpieczające otwarcie pokrowca spadochronu głównego.

5. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych

6.5.1. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych podczas wykonywania skoków określa się w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, stanowiącej załącznik do regulaminu organizatora lub dokumentów wewnętrznych podmiotu szkolącego.

6.5.1.1. W sytuacjach niebezpiecznych skoczek ma prawo postąpić w sposób, który uzna za najskuteczniejszy w zaistniałej sytuacji, niezależnie od zalecanej metodyki postępowania, o której mowa w pkt 6.5.1 i 6.5.2.

6.5.2. Jeżeli podczas skoku spadochron zaczepi się o statek powietrzny i skoczek zawisnie, to niezwłocznie powinien uwolnić się od zaczepionej czaszy i ratować na pozostałym spadochronie.

6.5.3. Załoga i wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego wyposażone w spadochrony, w przypadku gdy dalszy lot lub lądowanie na tym statku zagraża ich życiu, mogą opuścić pokład statku powietrznego, wykonując skok ratowniczy ze spadochronem.

6.5.3.1. Skok ratowniczy ze statku powietrznego wykonuje się po komendzie dowódcy statku powietrznego lub bez tej komendy, jeżeli dalsze przebywanie na pokładzie statku powietrznego stwarza zagrożenie dla życia lub wydanie tej komendy nie jest możliwe.

6. Inne wymagania i ograniczenia podczas niektórych rodzajów zrzutów

6.6. Podczas zrzutów ze spadochronami, w tym z ich podzespołami lub częściami składowymi, prototypowymi, niesprawdzonymi lub o niepewnym działaniu, a także podczas prób w powietrzu punkt zrzutu jest tak dobrany, aby w przypadku niezadziałania spadochronu przewidywany punkt upadku przedmiotu wypadał w miejscu niestwarzającym zagrożenia dla osób trzecich i ich mienia.

6.7. Wykonywanie zrzutów w sposób niezgodny z niniejszymi przepisami jest możliwe jedynie po uzgodnieniu ich zasad z Prezesem Urzędu.

Rozdział 7

Odpowiedzialność skoczka i instruktora

- 7.1. Uczeń-skoczek oraz pasażer zostaje poinformowany przez instruktora o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia podczas wykonywania skoku, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania skoku.
- 7.1.1. Uczeń-skoczek oraz pasażer w szczególności zostaje zapoznany z ostrzeżeniami oraz zrzeczeniem się odpowiedzialności przez niektórych producentów spadochronów, umieszczonymi na czaszy lub w instrukcji spadochronu, oraz brakiem możliwości zagwarantowania prawidłowego działania spadochronu nawet przy właściwym jego przygotowaniu do skoku.
- 7.1.2. Za ocenę gotowości do skoku, w szczególności: użycie spadochronów posiadających ważne ułożenie, ważność dokumentacji osobistej skoczka, kompletność oraz gotowość do użycia spadochronów i wyposażenia, prawidłowość nałożenia spadochronu oraz wybór rodzaju wykonywanego skoku, jest odpowiedzialny:⁶⁶⁾
- 1) w przypadku skoczka spadochronowego – skoczek osobiście;
 - 2) w przypadku ucznia-skoczka – instruktor spadochronowy wykonujący nadzór nad uczniem w tym skoku.
- 7.1.3. W przypadku nieodpłatnego udostępniania spadochronu skoczkom spadochronowym, za stan techniczny spadochronu oraz jego przygotowanie do skoku, w tym kontrolę dokumentów, ponosi odpowiedzialność skoczek spadochronowy, który wykonuje skok, niezależnie od tego, czy spadochron był mu użyczony w stanie ułożonym do skoku czy nie.
- 7.2. Za decyzję o wykonaniu oraz za poprawne wykonanie skoku odpowiedzialność ponosi sam skoczek (uczeń-skoczek).
- 7.3. Na listę załadowczą może zgłosić ucznia-skoczka jedynie instruktor spadochronowy odpowiedzialny za skoczka w tym skoku.
- 7.3.1. Uczeń-skoczek nie wykonuje skoku, jeżeli na dany skok nie zapewnił sobie nadzoru instruktora spadochronowego.
- 7.4. Jeżeli organizatorem skoków jest grupa skoczków, skoczkowie ci ponoszą solidarną odpowiedzialność za sposób organizacji skoków.
- 7.4.1. Skoczkowie, o których mowa w pkt 7.4, wyznaczają spośród siebie osobę, która podejmie się koordynacji działań mających na celu ustalenie zasad organizacji, o których mowa w rozdziale 4.
- 7.4.2. Osoba, o której mowa w pkt 7.4.1, potwierdza podjęcie się koordynacji przez odpowiednią adnotację oraz złożenie podpisu na liście załadowczej.

Rozdział 8

(uchylony)⁶⁷⁾

Rozdział 9

(uchylony)⁶⁷⁾

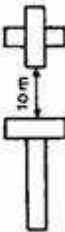





⁶⁶⁾ Wprowadzenie do wyliczenia w brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 8 lit. f rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

⁶⁷⁾ Przez § 1 pkt 8 lit. g rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

Rozdział 10

Sygnały stosowane podczas skoków spadochronowych lub zrzutów

- 10.1. Sygnały stosowane podczas skoków spadochronowych i zrzutów określa tabela
- 10.2. Niezależnie od sygnałów wymienionych w pkt 10.1 kierownik skoków może stosować dodatkowo inne umowne sygnały, jeżeli nie kolidują z ustalonymi sygnałami podanymi w niniejszych przepisach lub szczegółowych technicznych przepisach ruchu lotniczego.
- 10.3. Z dodatkowymi sygnałami należy przed rozpoczęciem skoków zapoznać osoby biorące udział w wykonywaniu oraz organizacji skoków spadochronowych lub zrzutów.

SYGNAŁ		Znaczenie sygnału
W dzień	W nocy	
		Na lotnisku odbywają się skoki spadochronowe ⁶⁸⁾
		Zabrania się lądować oraz zabrania się zrzucać skoczków. UWAGA: statek powietrzny, z którego zrzucany jest skoczek, musi przejść na drugi krąg i wykonać ponowny nalot do zrzutu
		Nakaz lądowania ze skoczkiem lub skoczkami na pokładzie

⁶⁸⁾ Wiersz drugi w kolumnie trzeciej tabeli w brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 8 lit. h rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

WARUNKI I WYMAGANIA DOTYCZĄCE UŻYWANIA URZĄDZEŃ LATAJĄCYCH
INNYCH NIŻ LOTNIE, PARALOTNIE, MOTOPARALOTNIE, MOTOLOTNIE I SPADOCHRONY

Rozdział 1

Zastosowanie

- 1.1. Przepisy załącznika stosuje się do urządzeń latających innych niż lotnie, paralotnie, motoparalotnie, motolotnie i spadochrony.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot z obowiązku spełnienia niektórych wymagań przepisów załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

- 2.1. Użyte w załączniku określenia oznaczają:
 - 1) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów urządzeń latających dla innych osób;
 - 2) podmiot nadzorujący – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy;
 - 3) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w przepisach w sprawie świadectw kwalifikacji;
 - 4) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji lub licencji pilota.

Rozdział 3

Zasady eksploatacji urządzeń latających

- 3.1. Zasady eksploatacji urządzeń latających określa niniejszy załącznik.
- 3.2. Podmiot wykonujący przewóz lotniczy lub świadczący usługi lotnicze przy wykorzystaniu urządzeń latających zgłasza podmiotowi nadzorującemu rozpoczęcie oraz zakończenie działalności oraz przedkłada informacje obejmujące:
 - 1) oznaczenie podmiotu – imię i nazwisko, nazwę lub firmę w przypadku przedsiębiorcy,
 - 2) adres korespondencyjny,
 - 3) numer identyfikacji podatkowej NIP,

⁶⁹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 9 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 4) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym albo w innym właściwym rejestrze, o ile przedsiębiorca taki numer posiada,
 - 5) rodzaj prowadzonej działalności,
 - 6) typ, model lub nazwę i znaki rozpoznawcze dotyczące użytkowanych urządzeń latających,
 - 7) obszar działalności,
 - 8) kopię ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu wykonywanej działalności – wraz z deklaracją o obowiązku aktualizacji danych, o których mowa w ppkt 1–8.
- 3.3. Dla urządzeń latających o masie startowej powyżej 300 kg wykorzystywanych do wykonywania przewozu lotniczego lub świadczenia usług lotniczych wymagania zawarte w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych stosuje się odpowiednio, z tym że zasady eksploatacji określa także instrukcja operacyjna określająca bezpieczny sposób prowadzenia działalności, zwana dalej „instrukcją”, z uwzględnieniem, że:
- 1) instrukcję opracowuje podmiot, o którym mowa w pkt 3.2;
 - 2) podmiot nadzorujący nie zatwierdza instrukcji;
 - 3) na żądanie podmiotu nadzorującego podmiot, o którym mowa w pkt 3.2, przedstawia instrukcję do wglądu;
 - 4) instrukcja jest uzupełniana i zmieniana w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności;
 - 5) zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu, o której mowa w rozdziale 8 załącznika nr 2 do tego rozporządzenia, nie wymaga zatwierdzenia podmiotu nadzorującego;
 - 6) nie jest wymagane opracowanie programu obsługi technicznej.
- 3.4. Osoba używająca urządzenia latającego:
- 1) używa urządzenia latającego zgodnie z opublikowanymi zaleceniami producenta, w szczególności przestrzega wynikających z nich ograniczeń;
 - 2) stosuje się do zasad określonych przez organizatora;
 - 3) używa do lotu urządzenia latającego w wymaganym stanie technicznym.
- 3.5. Do wykonywania lotów, w ramach których jest wykonywany przewóz lotniczy lub są świadczone usługi lotnicze, jest uprawniony pilot, który:
- 1) posiada ważne uprawnienie instruktorskie lub co najmniej 100 godzin nalotu jako pilot dowódca na urządzeniach latających tej podkategorii, na której będzie wykonywany przewóz lotniczy lub świadczona usługa lotnicza;
 - 2) odbył przeszkolenie w podmiocie szkolącym zgodnie z programem specjalistycznym potwierdzone wpisem do osobistej dokumentacji praktyki lotniczej, jeżeli odbycie takiego szkolenia jest niezbędne dla uzyskania kwalifikacji i umiejętności ze względu na charakter świadczonych usług;
 - 3) wykonał co najmniej cztery loty jako pilot dowódca na urządzeniu latającym tej podkategorii, na której będzie wykonywany przewóz lotniczy lub świadczona usługa lotnicza, w okresie ostatnich 90 dni.

Rozdział 4

Organizacja lotów

- 4.1. Organizator:
- 1) zapoznaje osoby biorące udział w lotach z zasadami ich organizacji;
 - 2) wyznacza kierownika startu w czasie pokazów lotniczych, zawodów i innych imprez, w których są planowane loty co najmniej 3 urządzeń latających, jeżeli uzna to za uzasadnione.

- 4.1.1. Kierownikiem startu w czasie trwania lotów samodzielnych ucznia-pilota może zostać jedynie instruktor nadzorujący jego szkolenie.
- 4.2. Jeżeli loty urządzeń latających mają być wykonywane w miejscu zorganizowanych lotów innych statków powietrznych, organizator uzgadnia zasady wykonywania lotów z organizatorami innych lotów.

Rozdział 5

Wykonywanie lotów i postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych

- 5.1. Lotów urządzeniami latającymi nie wykonuje się:
 - 1) wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
 - 2) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania:
 - a) nad zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od urządzenia latającego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców co najmniej 25000 – zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy,
 - b) w miejscach innych niż określone w lit. a, na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (450 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań;
 - 3) na wysokościach powyżej 3000 m (10000 ft), jeżeli urządzenie latające nie jest wyposażone w urządzenia do lotów na dużych wysokościach, o których mowa w rozdziałach 4 i 6 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.
- 5.1.1. Ograniczenia określone w pkt 5.1 ppkt 2 dotyczą także przypadku startu albo lądowania:
 - 1) urządzeń latających kategorii niekwalifikowanej podkategorii UL-70 i UL-115;
 - 2) urządzeń latających, które nie mają potwierdzonej zdatności do lotu co najmniej:
 - a) dopuszczeniem do wykonywania lotów,
 - b) pozwoleniem na wykonywanie lotów,
 - c) poświadczeniem zdatności do lotu – wydanym na czas nie krótszy niż 100 h lotu, oraz dodatkowo w przypadku lotów z prędkościami ponad 180 km/h – mają wylatane minimum 50 godzin od czasu uzyskania poświadczenia zdatności do lotów z tymi prędkościami bez zaobserwowania zjawisk niepożądanych, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 5a do rozporządzenia, w szczególności w pkt 6.2.16.
- 5.1.2. Na wniosek, na podstawie odrębnego postępowania, przepisu pkt 5.1 ppkt 1 nie stosuje się do urządzeń latających wyposażonych w przyrządy i urządzenia wymagane do wykonywania lotów w nocy, o których mowa w rozdziałach 6 i 7 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych, pilotowanych przez posiadacza świadectwa kwalifikacji lub licencji uprawniających do lotów nocnych.
- 5.2. Do wykonywania lotów urządzeń latających w przestrzeniach kontrolowanych jest wymagane wyposażenie ich w przyrządy i urządzenia, o których mowa w rozdziałach 6 i 7 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.
- 5.3. W czasie użytkowania urządzenia latającego jego pilot posiada przy sobie, jeżeli są wymagane:
 - 1) dokument poświadczający posiadane kwalifikacje, uprawniający do pilotowania odpowiedniego urządzenia latającego;

- 2) książkę urzędnika latającego;
 - 3) odpowiedniej klasy orzeczenie lotniczo-lekarskie;
 - 4) świadectwo operatora urządzeń radiowych, jeżeli pilot prowadzi korespondencję z wykorzystaniem urządzenia radiowego;
 - 5) kopię ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu wykonywanej działalności.
- 5.3.1. Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty określone w pkt 5.3 mogą znajdować się na ziemi w miejscu startu i lądowania.
- 5.4.1. Lot urządzeniem latającym może być podjęty, jeżeli:
- 1) pilot zapoznał się z opublikowanymi zaleceniami producenta;
 - 2) warunki meteorologiczne pozwalają na wykonanie lotu;
 - 3) miejsce startu i lądowania umożliwia bezpieczny start i lądowanie oraz przelot nad przeszkodami terenowymi na bezpiecznej wysokości;
 - 4) pilot osobiście i bezpośrednio przed zajęciem miejsca w kabinie wykonał przegląd przedlotowy tego urządzenia;
 - 5) miejsce i kierunek startu oraz lądowania, zaplanowana trasa lotu oraz warunki meteorologiczne zapewniają utrzymanie separacji, o których mowa w 5.1 ppkt 2, odpowiednich do posiadanego rodzaju potwierdzenia zdatności do lotu.
- 5.4.2. Loty więcej niż jednego urządzenia latającego z jednego miejsca startu mogą odbywać się w odstępach czasu nie mniejszych niż 30 sekund, z wyjątkiem lotów grupowych, lub zgodnie z porządkiem i sposobem ich wykonywania ustalonymi przez organizatora.
- 5.4.3. W przypadku holowania przez urządzenie latające innego statku powietrznego, oba statki powietrzne są wyposażone w środki łączności radiowej oraz urządzenia zwalniające linię holowniczą.
- 5.4.4. W przypadku holowania transparentu lub banera urządzenie latające wykonujące lot holujący posiada urządzenie zwalniające linię.
- 5.4.5. Do lotu zespołu holowniczego stosuje się przepisy rozdziału 4 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.
- 5.4.6. Sposób holowania przedmiotów innych niż określone w pkt 5.4.4 każdorazowo uzgadnia się z podmiotem nadzorującym.
- 5.5. Pilot urządzenia latającego zachowuje czujność w locie niezbędną do spostrzeżenia i uniknięcia kolizji z każdym obiektem latającym.
- 5.6. Przy zmianie warunków meteorologicznych lub innych w stopniu powodującym zagrożenie bezpieczeństwa lotów kontynuowanie lotów nadlotniskowych jest zabronione. W lotach trasowych VFR (Visual Flight Rules) po obniżeniu się warunków atmosferycznych poniżej VMC (Visual Meteorological Conditions) pilot powinien przerwać wykonywanie zadania i lądować zapobiegawczo, o ile wyposażenie statku powietrznego i kwalifikacje pilota uniemożliwiają kontynuowanie lotu.
- 5.7. W przypadku utraty orientacji geograficznej pilot urządzenia latającego:
- 1) sprawdza czas i pozostałą ilość paliwa;
 - 2) wykonuje dalszy lot z prędkością ekonomiczną;
 - 3) w miarę możliwości nawiązuje łączność ze służbą ruchu lotniczego i informuje o zaistniałej sytuacji oraz stosuje się do przekazanych przez nią informacji;
 - 4) osiąga najwyższą dopuszczalną wysokość w rejonie przebywania, na jaką pozwalają warunki atmosferyczne, oraz stara się ustalić swoje położenie za pomocą obiektów naziemnych oraz wykorzystać wszystkie dostępne pomoce nawigacyjne – w przypadku braku łączności;
 - 5) wykonuje lądowanie zapobiegawcze – w przypadku niewznowienia orientacji.

- 5.8. W przypadku utraty orientacji w pobliżu granicy państwowej należy przyjąć kurs oddalający od granicy państwa i starać się wznowić orientację.
- 5.9. W przypadku niebezpieczeństwa w locie postępuje się zgodnie z zaleceniami producenta urządzenia latającego oraz spadochronu, w tym spadochronowego systemu ratowniczego, jeżeli urządzenie latające taki spadochron posiada.
- 5.10. W przypadku znanych lub przypuszczalnych usterek urządzenia latającego pilot niezwłocznie po zakończeniu lotu zawiadamia o nich właściciela urządzenia latającego.
- 5.11. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.

Rozdział 6

Odpowiedzialność

- 6.1. Pilot oraz uczeń-pilot urządzenia latającego w locie samodzielnym podejmuje wszystkie decyzje związane z lotem i odpowiada za wszystkie następstwa z tego wynikłe.
- 6.2. W przypadku załogi wieloosobowej odpowiedzialność spoczywa na dowódcy urządzenia latającego.
- 6.3. Instruktor jest odpowiedzialny za zgodne z programem szkolenia przygotowanie i dopuszczenie ucznia-pilota do lotów samodzielnych.

WARUNKI I WYMAGANIA DOTYCZĄCE URZĄDZEŃ LATAJĄCYCH I SPADOCHRONÓW RATOWNICZYCH
W ZAKRESIE ZDATNOŚCI DO LOTU

Rozdział 1

Zastosowanie

- 1.1. Przepisy załącznika stosuje się do statków powietrznych klasy:
 - 1) urządzenia latające określonej w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych, a także ich podzespołów i części;
 - 2) spadochron ratowniczy określonej w przepisach rozporządzenia, o którym mowa w ppkt 1, w zakresie niezastrzeżonym dla Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadku wykonywania lotów pokazowych, rekordowych lub oceny zdatności do lotu, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Prezesem Urzędu”, może zwolnić zainteresowany podmiot z obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:
 - 1) DDP – deklarację projektu i możliwości technicznych (Declaration of Design and Performance) – dokument wydany przez producenta, importera, mechanika, właściciela lub inny zainteresowany podmiot odpowiedzialny za potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych przez typ kompletnego urządzenia latającego lub typ podzespołu;
 - 2) deklaracja zgodności – deklarację producenta dotyczącą egzemplarza wyrobu potwierdzającą spełnienie wymagań przez typ wyrobu, będącą jednocześnie oświadczeniem wytwórcy, że dany egzemplarz urządzenia latającego lub jego podzespołu zostały wyprodukowane zgodnie z typem, dla którego wydano dokument definiujący wyrób i określający poziom spełnienia wymagań;
 - 3) dopuszczenie do wykonywania lotów – dokument potwierdzający dopuszczenie danego egzemplarza urządzenia latającego, z wyjątkiem spadochronów, do użytkowania w powietrzu wraz z określeniem okresu jego ważności;
 - 4) lot – wykonywanie lotu, w tym skoku spadochronowego i zrzutu;
 - 5) motoparalotnia – paralotnię wyposażoną w napęd oraz podwozie, na której nie jest możliwy start pieszy;
 - 6) napęd – mechaniczny zespół napędowy lotni lub paralotni;
 - 7) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów dla innych osób;
 - 8) parapan – motoparalotnię o masie startowej większej niż 300 kg;

⁷⁰⁾ Dodany przez § 1 pkt 10 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 9) pilot – osobę, która pilotuje urządzenie latające, a także osobę wykonującą skok ze spadochronem;
- 10) podmiot nadzorujący – Prezesa Urzędu albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy;
- 11) podmiot szkolący – podmiot, o którym mowa w art. 95a ustawy;
- 12) podmiot wyspecjalizowany – osobę fizyczną, osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która prowadzi albo prowadziła zorganizowaną działalność w zakresie lotnictwa lub techniki, badań eksploatacji wyrobów, obsługi lub oceny zdatności do lotu statków powietrznych, oceny bezpieczeństwa eksploatacji urządzeń, także spoza obszaru lotnictwa, w szczególności uczelnie i organizacje techniczne, instytuty badawcze i naukowe, stowarzyszenia prowadzące działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, certyfikowane lub zatwierdzone organizacje obsługowe, laboratoria i ośrodki badań wyrobów, osoby i podmioty mające doświadczenie i praktykę w ocenie spełnienia wymagań, badaniach wytrzymałości, normalizacji lub certyfikacji – po zgłoszeniu podmiotowi nadzorującemu aktualnego zakresu działalności w zakresie urządzeń latających;
- 13) producent – osobę fizyczną, osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która projektuje i wytwarza urządzenie latające, jego podzespoły lub części albo dla której te wyroby zaprojektowano lub wytworzono w celu wprowadzenia ich do obrotu lub oddania do użytku, w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2019 r. poz. 155), pod własną nazwą lub znakiem, na potrzeby własne lub innych użytkowników, a także podmiot przedstawiający do oceny zdatności do lotu urządzenie latające nowe albo używane, którego podzespoły lub części mają nieznaną pochodzenie lub dla których nie zachowały się dokumenty oceny zdatności do lotu;
- 14) urządzenie niekwalifikowane – urządzenie latające niebędące lotnią, parolotnią, motoparolotnią albo spadochronem osobowym, dla którego nie wydano żadnego krajowego lub zagranicznego certyfikatu, świadectwa lub innego dokumentu dopuszczającego egzemplarz lub typ do lotu, lub dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań dla danej klasy, kategorii lub podkategorii, w tym deklaracji wyrobu, z wyjątkiem nieobowiązkowej deklaracji wyrobu do odpowiedniej podkategorii UL-P25, UL-70 lub UL-115 wystawionej przez producenta urządzenia, używane bez dokumentów zdatności do lotu:
 - a) wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych, jako jednoosobowe urządzenie latające:
 - z napędem o masie własnej do 115 kg, jeżeli:
 - pojemność zbiorników paliwa nie przekracza 20 l,
 - nie jest w stanie na pełnej mocy w locie poziomym przekroczyć prędkości 102 km/h (prędkości cechowanej – CAS),
 - obciążenie powierzchni nośnej pustego urządzenia latającego, bez pilota i paliwa, nie przekracza 10 kg/m²,
 - masa startowa nie przekracza 200 kg,
 - bez napędu o masie własnej do 70 kg,
 - b) jako spadochron towarowy o masie startowej do 25 kg;
- 15) wyrób – urządzenie latające, a także jego podzespoły i części, oraz spadochron;
- 16) zdatność do lotu – zdatność do lotu urządzeń latających, zdatność spadochronów do skoków w przypadku spadochronów osobowych oraz zdatność do użycia w przypadku spadochronów towarowych i spadochronowych systemów ratowniczych.

Rozdział 3

Warunki i wymagania techniczne

- 3.1. Wymagania techniczne wyrobu określa projektant, producent, właściciel projektu typu oraz podmiot oceniający wyroby lub ich projekty typu.
- 3.2. Wymagania techniczne wyrobu podmioty wskazane w pkt 3.1 udostępniają podmiotom je stosującym.
- 3.3. Jeżeli dla danego rodzaju wyrobu właściwy nadzór lotniczy, podmiot nadzorujący lub wyspecjalizowane w tym zakresie organizacje techniczne opublikowały jednolite wymagania techniczne, specyfikacje certyfikacyjne lub normy lub inne właściwe dla wytwarzanych wyrobów normy, podmiot, o którym mowa w pkt 3.1, wskazuje je lub publikuje w dokumentacji dostarczanej użytkownikowi z wyrobem, z zastrzeżeniem pkt 4.1 ppkt 9 i pkt 4.1.1 w zakresie konstrukcji amatorskich i budowanych w pojedynczych egzemplarzach.
- 3.4. Podmiot wykonujący działalność w zakresie projektowania, produkcji, obsługi technicznej lub oceny zdatności do lotu w zakresie urządzeń latających uwzględnia w prowadzonej przez siebie działalności:
 - 1) wymagania techniczne, o których mowa w pkt 3.5;
 - 2) opublikowane wytyczne, opracowane przez podmiot nadzorujący w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją urządzeń latających oraz w oparciu o wyniki analiz zdarzeń lotniczych.
- 3.5. Wymagania techniczne obejmują co najmniej zagadnienia dotyczące:
 - 1) obciążeń i wytrzymałości;
 - 2) niezawodności;
 - 3) przeznaczenia;
 - 4) zachowań i właściwości lotnych;
 - 5) warunków i ograniczeń eksploatacji;
 - 6) ograniczenia występowania zachowań niepożądanych lub informacji o możliwości takich zachowań;
 - 7) kompletności sprawdzenia wyrobu obejmującego cały zakres eksploatacji określony przez producenta wyrobu;
 - 8) identyfikacji i oznaczeń wyrobu zgodnego z wymaganiami;
 - 9) informacji dla użytkownika;
 - 10) ostrzeżeń i informacji umieszczanych na wyrobie, w szczególności konstrukcji amatorskich, eksperymentalnych i prototypowych oraz urządzeń niekwalifikowanych;
 - 11) danych obsługowych.
- 3.5.1. W przypadku projektu i wyrobu przeznaczonego do produkcji seryjnej wymagania techniczne obejmują dodatkowo co najmniej zagadnienia dotyczące:
 - 1) technologii wykonania wyrobu zgodnie z projektem;
 - 2) żywotności wyrobu;
 - 3) zawartości podręcznika użytkownika;
 - 4) zasad zapewnienia ciągłej zdatności.
- 3.5.2. W przypadku produkcji w pojedynczym egzemplarzu wymagania techniczne powinny uwzględniać ograniczone możliwości wykazania spełnienia niektórych wymagań dla urządzenia latającego budowanego w pojedynczym egzemplarzu, zastępując je w koniecznych przypadkach ograniczeniami eksploatacyjnymi.

Rozdział 4

Produkcja urządzeń latających

- 4.1. Produkcja urządzeń latających może być prowadzona, jeżeli producent:
- 1) posiada prawa do korzystania z projektu, w szczególności posiada możliwość wprowadzania zmian w projekcie lub wnioskowania o takie zmiany;
 - 2) przyjął właściwe dla urządzenia latającego wymagania techniczne;
 - 3) dokumentuje spełnienie wymagań technicznych przez wyprodukowane i przekazane do eksploatacji urządzenie latające lub dostarczone odrębnie podzespół lub część;
 - 4) oznacza kompletne urządzenie latające oraz jego podzespół tabliczką znamionową;
 - 5) dostarcza użytkownikom urządzenia latające oraz ich podzespoły lub części z:
 - a) deklaracją zgodności, świadectwem technicznym lub innym dokumentem informującym o spełnieniu wymagań technicznych przez egzemplarz urządzenia latającego lub dostarczone odrębnie podzespół lub część,
 - b) podręcznikiem użytkownika albo z instrukcją użytkowania w locie i instrukcją obsługi technicznej urządzenia latającego lub dostarczonego odrębnie podzespołu;
 - 6) zapewnia, w okresie prowadzenia działalności, gromadzenie danych o awariach, wadach lub nieprawidłowym działaniu produkowanych urządzeń latających;
 - 7) zapewnia publikację informacji o wszelkich zmianach w warunkach używania urządzenia latającego i przekazuje informacje w tym zakresie do podmiotu zatwierdzającego, o którym mowa w pkt 8.1, w przypadku zatwierdzenia wyrobu;
 - 8) posiada procedury lub system zapewnienia jakości, w szczególności dotyczące:
 - a) produkcji, w tym zapewnienia spełnienia przez wyrób wymagań technicznych oraz zgodności z typem lub projektem,
 - b) organizacji lotów związanych z projektem
– jeżeli w produkcji uczestniczy co najmniej 6 osób;
 - 9) zapewnia dla urządzenia latającego lub jego podzespołów produkowanego w pojedynczym egzemplarzu, w przypadku braku instrukcji, skróconą informację o ograniczeniach i przeznaczeniu tego urządzenia lub jego podzespołu, zapewniającą bezpieczną eksploatację zgodnie z przyjętymi wymaganiami technicznymi;
 - 10) na urządzeniu latającym, z wyjątkiem parolotni o starcie pieszym i spadochronów, umieszcza w widocznych miejscach tabliczki ostrzegawcze informujące o zagrożeniach:
„Ten statek powietrzny jest urządzeniem latającym kategorii * podkategorii ** niespełniającym standardów zdatności do lotu w znaczeniu Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.”
* Wpisać odpowiednio, np.: eksperymentalnej/amatorskiej/kwalifikowanej/niekwalifikowanej.
** Wpisać odpowiednio, np.: UL-A, UL-G, UL-70, UL-115.
- 4.1.1. W przypadku konstrukcji amatorskich zbudowanych, w tym także udostępnionych nieodpłatnie innym amatorom lub stowarzyszeniom amatorów i użytkowanych przez nich na własne potrzeby, zamiast spełnienia warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 5–9, podstawowe ograniczenia oraz informacje eksploatacyjne określone przez producenta zapewniające bezpieczną eksploatację zgodnie z wymaganiami technicznymi, co najmniej w zakresie:
- 1) rodzaju paliwa, jeżeli ma zastosowanie,
 - 2) dopuszczalnej prędkości,
 - 3) dopuszczalnego obciążenia
- umieszcza się na tabliczkach i ostrzeżeniach naniesionych na urządzeniu latającym.
- 4.1.2. Na urządzeniu latającym kategorii niekwalifikowanej umieszcza się dodatkowo w widocznych miejscach oznaczenia podkategorii UL-70, UL-115 lub UL-P25.

Rozdział 5

Naprawa i obsługa techniczna

- 5.1. Naprawa i obsługa techniczna wyrobów może być prowadzona przez:
- 1) właściciela zatwierdzenia projektu typu wyrobu w pełnym zakresie;
 - 2) producenta i jego upoważniony personel w pełnym zakresie;
 - 3) podmioty i osoby upoważnione lub przeszkolone przez producenta lub jego przedstawiciela zgodnie z zakresem upoważnienia lub przeszkolenia;
 - 4) podmioty wyspecjalizowane w naprawie lub obsłudze technicznej danych urządzeń latających w zakresie niezastrzeżonym przez producenta lub właściciela zatwierdzenia projektu typu wyrobu tylko dla podmiotów przez nich upoważnionych;
 - 5) użytkownika albo zleceniobiorcę użytkownika w zakresie czynności niezastrzeżonych przez producenta wyłącznie dla wykwalifikowanych osób lub określonych podmiotów;
 - 6) mechanika w pełnym zakresie dla statków powietrznych określonych w świadectwie kwalifikacji lub licencji zgodnie z wpisem dotyczącym obsługi tych statków jako całości lub ich części, w zakresie posiadanych uprawnień, także gdy kwalifikacje lub uprawnienia dotyczą statków powietrznych o większej masie;
 - 7) mechanika z uprawnieniami dotyczącymi innych statków powietrznych w zakresie, w którym odbył szkolenia dotyczące urządzeń latających.
- 5.1.1. Podmioty wskazane w pkt 5.1:
- 1) posiadają aktualne dane obsługowe, jeżeli zostały opublikowane, a w przypadku napraw posiadają niezbędne dane projektu;
 - 2) posiadają znajomość wymagań technicznych właściwych dla podkategorii urządzenia latającego;
 - 3) wykonują naprawę i obsługę techniczną wyrobów zgodnie z opublikowanymi zaleceniami producenta.
- 5.1.2. W przypadku pojedynczego egzemplarza, gdy nie istnieje możliwość przeszkolenia użytkownika w obsłudze urządzenia latającego przez producenta lub upoważniony przez niego podmiot, za wystarczające można uznać samoprz szkolenie użytkownika lub przeszkolenie w podmiocie zatwierdzającym, o którym mowa w pkt 8.1.
- 5.2. Podmioty lub osoby, wykonujące naprawę lub obsługę techniczną urządzeń latających w zakresie wymagającym poświadczenia tej naprawy lub obsługi w dokumentach urządzenia latającego, są obowiązane do:
- 1) prowadzenia i przechowywania przez okres 3 lat ewidencji wykonanych czynności naprawy lub obsługi technicznej;
 - 2) używania do poświadczeń pieczęci, która zawiera co najmniej imię i nazwisko osoby poświadczającej oraz nazwę i adres podmiotu, w ramach którego czynności naprawy lub obsługi technicznej są wykonywane.
- 5.3. Podmioty lub osoby, wykonujące naprawę lub obsługę techniczną urządzenia latającego, w przypadku zaprzestania działalności, przechowują dokumentację, o której mowa w pkt 5.2 ppkt 1, przez okres 3 lat od dnia dokonania ostatniego wpisu w dokumentach urządzenia latającego.
- 5.4. Podmiot wyspecjalizowany w naprawie lub obsłudze technicznej urządzeń latających, o którym mowa w pkt 5.1 ppkt 4, zgłasza podmiotowi nadzorującemu aktualny zakres działalności w zakresie urządzeń latających oraz posiada:
- 1) wymagania techniczne mające zastosowanie w podkategorii urządzeń latających;
 - 2) procedury opisujące sposoby przeprowadzania naprawy lub obsługi technicznej urządzeń latających oraz organizację podmiotu;

- 3) określone wymagania wobec personelu;
- 4) wzory ewidencji, o której mowa w pkt 5.2 ppkt 1, i pieczęci;
- 5) wzory dokumentów do bieżącej eksploatacji urządzenia latającego i poświadczenia naprawy lub obsługi technicznej.

Rozdział 6

Zdatność do lotu

Oddział 1

Urządzenia niekwalifikowane

- 6.1.1. Za odpowiedni do lotu stan techniczny urządzenia niekwalifikowanego jest odpowiedzialna osoba używająca tego urządzenia.
- 6.1.2. Potwierdzeniem właściwego stanu technicznego urządzenia niekwalifikowanego jest zajęcie w nim miejsca lub przygotowanie w celu wykonania lotu. Potwierdzenie nie wymaga kontroli ze strony organizatora. Organizator może ograniczyć możliwość wykonywania lotu urządzenia niekwalifikowanego podczas lotów przez niego organizowanych.
- 6.1.3. Wydanie dla urządzenia niekwalifikowanego pozwolenia na wykonywanie lotów, dopuszczenia do wykonywania lotów, poświadczenia zdatności do lotu, oznaczenia zdatności lub innego dokumentu powoduje zakwalifikowanie go do odpowiedniej kategorii i podkategorii urządzeń latających zgodnie z wydanym dokumentem zdatności oraz podleganie mającym do nich zastosowanie przepisom.
- 6.1.4. Osoba używająca urządzenia niekwalifikowanego na żądanie podmiotu nadzorującego umożliwia kontrolę urządzenia w celu ustalenia zastosowania przepisów pkt 6.1.1–6.1.3.

Oddział 2

Poświadczenie zdatności do lotu

- 6.2.1. Niżej wymieniony wyrobów używa się wyposażonych w instrukcję użytkowania w locie i pod warunkiem uzyskania co najmniej poświadczenia zdatności do lotu:
 - 1) urządzenia latające o masie startowej do 300 kg używane i udostępniane:
 - a) odpłatnie albo w ramach działalności gospodarczej,
 - b) w podmiotach szkolących do wykonywania lotów przez osoby nieposiadające świadectwa kwalifikacji, licencji pilota lub wydanych w innym państwie uprawnień do wykonywania lotów danym urządzeniem latającym,
 - c) do lotów z pasażerem,
 - d) do lotów na potrzeby oceny zdatności;
 - 2) urządzenia latające o masie startowej powyżej 300 kg, z zastrzeżeniem pkt 6.3;
 - 3) spadochrony ratownicze;
 - 4) spadochrony towarowe.
- 6.2.2. Dla urządzeń latających o masie startowej do 300 kg, używanych w sposób inny niż określony w pkt 6.2.1 ppkt 1, dokumenty poświadczające zdatność do lotu nie są wymagane, a za ich stan techniczny jest odpowiedzialna osoba używająca tego urządzenia.
- 6.2.3. Dla urządzeń latających, o których mowa w pkt 6.2.1 i 6.2.2, może zostać wystawione poświadczenie zdatności do lotu, pozwolenie na wykonywanie lotów lub dopuszczenie do wykonywania lotów, po spełnieniu odpowiednich wymagań określonych dla tych dokumentów.

- 6.2.4. Poświadczenie zdatności do lotu wystawia się na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności.
- 6.2.5. Ocena zdatności obejmuje sprawdzenie spełnienia przez wyrób wymagań technicznych, w szczególności:
- 1) ocenę dokumentacji;
 - 2) ocenę stanu technicznego;
 - 3) próby funkcjonalne.
- 6.2.6. Przy produkcji seryjnej poświadczenie zdatności do lotu może być wydane dla urządzeń latających dostarczonych z deklaracją zgodności, świadectwem technicznym lub innym dokumentem informującym o spełnieniu wymagań technicznych przez egzemplarz urządzenia latającego lub dostarczone odrębnie podzespół lub część, jeżeli jest spełniony co najmniej jeden z poniższych warunków:
- 1) typ urządzenia latającego jest na liście typów zatwierdzonych lub liście typów zakwalifikowanych;
 - 2) wydano certyfikat lub inny dokument pozwalający producentowi na oznaczanie wyrobu znakiem zgodności z normą mającą zastosowanie lub specyfikacją certyfikacyjną, TSO, JTSO, ETSO, PN, EN lub inną właściwą dla wytwarzanego urządzenia latającego lub jego podzespołu;
 - 3) Prezes Urzędu lub podmiot oceniający wyrób lub jego projekt typu wydali świadectwo spełnienia wymagań technicznych, zatwierdzenie lub inny dokument uznania zdatności dla typu urządzenia latającego lub podzespołu;
 - 4) upoważniona instytucja lub właściwy organ innego państwa wydali dokument dopuszczający ten typ urządzenia latającego do użytku, certyfikat typu lub inny dokument dopuszczający ten typ do użytkowania, a w przypadku motolotni – metrykę z wpisem dopuszczającym do eksploatacji przed dniem 2 lipca 2005 r.;
 - 5) z deklaracji zgodności, instrukcji lub innych dokumentów wynika, że urządzenie latające spełnia warunki nie mniejsze niż określają to mające zastosowanie wskazane wymagania techniczne lub normy;
 - 6) zostały wyprodukowane przez zatwierdzonego producenta lub podmiot zaakceptowany jako producent urządzeń latających w państwie producenta lub innym państwie i przeszły próby naziemne i w powietrzu;
 - 7) urządzenie latające zostało wyprodukowane pod właściwym nadzorem państwa producenta lub innego państwa lub spełnia wymogi techniczne obowiązujące w innym państwie;
 - 8) producent zaświadczy, że ten typ i model lub egzemplarz urządzenia latającego:
 - a) przeszedł próby naziemne i w powietrzu,
 - b) zgodnie ze wskazanymi wymaganiami technicznymi jest użytkowany co najmniej od roku,
 - c) system kontroli jakości producenta zapewnia powtarzalność produkcji,
 - d) nie występują przeciwwskazania do jego użycia;
 - 9) w ramach oceny zdatności przeprowadzono niezbędne próby zgodnie ze wskazanymi wymaganiami technicznymi.
- 6.2.7. Następujące podzespoły i wyposażenie produkowanych seryjnie spadochronów osobowych, aby mogły być użyte do kompletacji zestawu spadochronowego lub mogła być potwierdzona zdatność do lotu na podstawie oceny zdatności, muszą być certyfikowane albo spełniać wymagania określone w pkt 6.2.6:
- 1) czasza zapasowa;
 - 2) pokrowiec spadochronu zapasowego;
 - 3) uprząż;
 - 4) system uprząż-pokrowiec spadochronu zapasowego;

- 5) podwójna uprząż spadochronu zapasowego;
 - 6) czasza główna spadochronu dwuosobowego;
 - 7) kompletny spadochron ratowniczy lub jego podzespoły;
 - 8) inne określone przez podmiot nadzorujący.
- 6.2.8. Dla niecertyfikowanego spadochronu głównego lub czaszy głównej wydaje się poświadczenie zdatności do lotu na podstawie oceny zdatności, jeżeli spełniają wymagania określone w pkt 6.2.6.
- 6.2.9. Poświadczenie zdatności do lotu dla wyrobu wyprodukowanego seryjnie może być wystawione na okres wynikający z oceny zdatności oraz z zaleceń producenta, jednak nie dłuższy niż 24 miesiące.
- 6.2.10. W przypadku uprzedziły okres ważności poświadczenia zdatności do lotu nie może być dłuższy niż 10 lat, jeżeli producent nie określa inaczej.
- 6.2.11. Urządzenie latające zbudowane w pojedynczym egzemplarzu oraz używane lub udostępniane:
- 1) odpłatnie albo w ramach działalności gospodarczej,
 - 2) w podmiotach szkolących do wykonywania lotów przez osoby nieposiadające świadectwa kwalifikacji, licencji pilota lub wydanych w innym państwie uprawnień do wykonywania lotów danym urządzeniem latającym,
 - 3) do lotów z pasażerem
- może wykonywać lot w przypadku uzyskania poświadczenia zdatności do lotu na czas nie krótszy niż 100 godzin lotu, z wyjątkiem spadochronu spełniającego wymagania określone w pkt 6.2.6.
- 6.2.11.1. W przypadku lotów urządzeń latających, o których mowa w pkt 6.2.11, z prędkościami ponad 180 km/h, należy uprzednio uzyskać nalot minimum 50 godzin, od czasu uzyskania poświadczenia zdatności do lotu z tymi prędkościami bez zaobserwowania zjawisk niepożądanych, chyba że urządzenie latające posiada pozwolenie na wykonywanie lotów albo dopuszczenie do wykonywania lotów.
- 6.2.12. Poświadczenie zdatności do lotu dla urządzenia latającego zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu wystawia się nie dłużej niż na rok oraz kolejno na:
- 1) 10 godzin lotu;
 - 2) 20 godzin lotu;
 - 3) 20 godzin lotu;
 - 4) 50 godzin lotu;
 - 5) co 100 godzin lotu;
 - 6) na każdy skok lub zrzut – w przypadku spadochronów.
- 6.2.13. Poświadczenie zdatności do lotu dla lotów urządzenia latającego z prędkościami powyżej 180 km/h, z wyjątkiem spadochronu spełniającego wymagania określone w pkt 6.2.6, wydaje się nie wcześniej niż przed uzyskaniem nalotu 50 godzin bez wystąpienia:
- 1) zdarzeń lotniczych związanych z wadami projektu, wadami wykonania wyrobu lub niewłaściwymi zapisami instrukcji;
 - 2) zapisów z eksploatacji o sprostřeżeniach lub zachowaniach urządzenia latającego nieakceptowalnych przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu.
- 6.2.14. Poświadczenie zdatności do lotu dla lotów z prędkościami powyżej 180 km/h wystawia się nie dłużej niż na rok oraz kolejno na:
- 1) 10 godzin lotu;
 - 2) 20 godzin lotu;
 - 3) 20 godzin lotu;
 - 4) 50 godzin lotu;
 - 5) co 100 godzin lotu.

- 6.2.15. W okresie do wylatania 100 godzin oraz 50 godzin od czasu uzyskania poświadczenia zdatności do lotu na loty z prędkościami powyżej 180 km/h obowiązują szczegółowe zapisy z eksploatacji, w tym przebiegu lotu, oraz zaobserwowanych zjawisk nietypowych i wyników szczegółowych przeglądów przed lotem i po locie.
- 6.2.16. Brak szczegółowych zapisów dotyczących eksploatacji lub wystąpienie zdarzeń lotniczych związanych z wadami projektu, wadami wykonania wyrobu lub niewłaściwymi zapisami instrukcji, lub wystąpienie zapisów z eksploatacji o spostrzeżeniach lub zachowaniach urządzenia latającego nieakceptowalnych przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu powoduje konieczność wprowadzenia działań korygujących, w tym poprawienia konfiguracji urządzenia latającego, a następnie ponownego zastosowania wymagań określonych w pkt 6.2.12 i 6.2.14.
- 6.2.17. W celu wystawienia poświadczenia zdatności do lotu dla urządzenia latającego zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu wymagane jest potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych urządzenia latającego oraz przedstawienie zaświadczenia:
- 1) z prób naziemnych;
 - 2) z próby wytrzymałości struktury, w tym głównych elementów nośnych, co najmniej w zakresie maksymalnego obciążenia operacyjnego;
 - 3) o spełnieniu wymagań technicznych związanych z lotem z prędkością powyżej 180 km/h – w przypadku lotów z prędkością powyżej 180 km/h.
- 6.2.17.1. W przypadku gdy przedstawienie zaświadczeń, o których mowa w pkt 6.2.17 ppkt 1 i 2, nie jest możliwe, należy wykonać próby, o których mowa w tych przepisach.
- 6.2.17.2. Dla wystawienia poświadczenia zdatności do lotu dla spadochronu zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu wymagane jest przedstawienie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań, o których mowa w pkt 6.2.6.
- 6.2.18. Do czasu:
- 1) bezawaryjnego wylatania 100 godzin oraz 50 godzin od czasu uzyskania poświadczenia zdatności do lotu na loty z prędkościami powyżej 180 km/h, w ramach oceny potwierdzającej spełnienie wymagań, o których mowa w pkt 6.2.15. i 6.2.16,
 - 2) wydania poświadczenia zdatności do lotu na okres nie krótszy niż 100 godzin lotu – nie wykonuje się lotów, o których mowa w pkt 6.2.11 i 6.2.11.1, natomiast tabliczka znamionowa lub dodatkowe oznaczenie urządzenia latającego zawierają informację: „Konstrukcja nieprzeznaczona do lotów z pasażerem i lotów w podmiotach szkolących”.
- 6.2.19. Brak tabliczki znamionowej kwalifikuje urządzenie latające jako nieprzeznaczone do lotów z pasażerem oraz lotów w podmiotach szkolących.
- 6.2.20. Poświadczenie zdatności do lotu może być wystawione na okres wynikający z oceny zdatności oraz z zaleceń producenta. Po 100 godzinach bezawaryjnego lotu okres ten może wynosić do 24 miesięcy.
- 6.2.21. Po upływie terminu ważności poświadczenia zdatności do lotu są konieczne ponowna ocena zdatności oraz uzyskanie poświadczenia zdatności do lotu na kolejny okres.
- 6.2.22. Dla urządzenia latającego zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu, z wyjątkiem spadochronów, które nie wykonało nalotu, o którym mowa w pkt 6.2.18, w przypadku przerwy w okresie ważności poświadczenia zdatności do lotu trwającej ponad rok, ponowne poświadczenie zdatności do lotu wystawia się nie dłużej niż na rok oraz kolejno na:
- 1) 10 godzin lotu;
 - 2) 20 godzin lotu;
 - 3) 20 godzin lotu;

- 4) 50 godzin lotu;
 - 5) co 100 godzin lotu.
- 6.2.23. Dla urządzenia latającego zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu, z wyjątkiem spadochronu, które wykonało nalot, o którym mowa w pkt 6.2.18, w przypadku przerwy w okresie ważności poświadczenia zdatności do lotu trwającej ponad 3 lata, ponowne poświadczenie zdatności do lotu wystawia się nie dłużej niż na rok oraz kolejno na:
- 1) 10 godzin lotu;
 - 2) 20 godzin lotu;
 - 3) 20 godzin lotu;
 - 4) 50 godzin lotu;
 - 5) co 100 godzin lotu.

Oddział 3

Dopuszczenie do wykonywania lotów i pozwolenie na wykonywanie lotów

- 6.3. Urządzenia latające o masie startowej powyżej 300 kg używane lub udostępniane:
- 1) odpłatnie albo w ramach działalności gospodarczej,
 - 2) w podmiotach szkolących do wykonywania lotów przez osobę nieposiadającą świadectwa kwalifikacji, licencji lub odpowiednich uprawnień wydanych w innym państwie uprawniających do wykonywania lotów bez nadzoru instruktora na danej podkategorii urządzenia latającego,
 - 3) w lotach wieloosobowych
– użytkuje się wyposażone w instrukcję użytkowania w locie i pod warunkiem uzyskania dopuszczenia do wykonywania lotów albo pozwolenia na wykonywanie lotów.
- 6.3.1. Pozwolenie na wykonywanie lotów może być wydane dla urządzenia latającego w kategorii kwalifikowanej, repliki, historycznej lub eksperymentalnej, zgodnego z typem, który jest na liście typów zatwierdzonych, po potwierdzeniu zgodności z typem, zgodnie z zasadami ustalonymi dla określania zdatności do lotu tych urządzeń latających przez producenta lub właściciela zatwierdzenia projektu typu.
- 6.3.2. Dopuszczenie do wykonywania lotów może być wydane w każdej kategorii dla egzemplarza:
- 1) urządzenia latającego, którego typ jest na liście typów zatwierdzonych, po potwierdzeniu jego zdatności do lotu zgodnie z danymi producenta;
 - 2) urządzenia latającego, którego typu nie ma na liście typów zatwierdzonych, po potwierdzeniu jego zdatności do lotu zgodnie z wymaganiami technicznymi, jednak wymaga się dla ocenianej konfiguracji:
 - a) co najmniej jednego roku eksploatacji egzemplarza,
 - b) udokumentowania co najmniej 100 godzin lotu,
 - c) ostatecznej wersji instrukcji z danymi potwierdzonymi w dotychczasowej eksploatacji,
 - d) braku w okresie ostatnich 100 godzin lotu oraz 12 miesięcy:
 - zdarzeń lotniczych związanych z wadami projektu lub wadami wykonania wyrobu oraz niewłaściwymi zapisami instrukcji,
 - zapisów z eksploatacji o spostrzeżeniach lub zachowaniach urządzenia latającego nieakceptowalnych przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu,
 - e) zaświadczenia z próby wytrzymałości struktury, w tym głównych elementów nośnych, co najmniej w zakresie maksymalnego obciążenia operacyjnego,
 - f) zaświadczenia o spełnieniu wymagań technicznych związanych z lotem z prędkościami powyżej 180 km/h – w przypadku prędkości powyżej 180 km/h.

Oddział 4

Szczególne sytuacje potwierdzenia zdatności do lotu

- 6.4.1. Dla urządzeń latających, o których mowa w pkt 6.2.2, potwierdzeniem posiadania zdatności do lotu jest zajęcie miejsca w urządzeniu latającym w celu wykonania lotu lub ubranie się skoczka w komplet spadochronowy w celu wykonania skoku. Poświadczenie nie wymaga kontroli ze strony organizatora.
- 6.4.2. W przypadku wymaganego poświadczenia zdatności do lotu spadochronów, poświadczenie ułożenia spadochronu jest jednocześnie poświadczeniem zdatności do lotu spadochronu.
- 6.4.3. W przypadku gdy producent nie określa maksymalnych terminów przechowywania spadochronu w stanie ułożenia, okres ten nie może przekraczać 180 dni, a w odniesieniu do spadochronów ratowniczych i spadochronowych systemów ratowniczych – 120 dni.
- 6.4.4. W przypadku odpłatnego udostępniania przez podmiot ułożonych spadochronów osobowych oraz organizowania skoków w podmiotach szkolących, jest wymagane prowadzenie dokumentacji, z której jednoznacznie wynika ułożenie czaszy głównej do skoku przez uprawnione osoby.
- 6.4.5. Poświadczenie zdatności do lotu spadochronu zapasowego i ratowniczego oraz spadochronowych systemów ratowniczych, z wyłączeniem spadochronów, dla których nie jest wymagane poświadczenie zdatności do lotu, następuje przez wpisy do karty sprzętu spadochronowego oraz zaplombowanie. Plomba zawiera oznaczenie terminu ważności ułożenia i identyfikator układającego.
- 6.4.6. Spadochronowe systemy ratownicze, zamontowane na urządzeniu latającym podlegającym obowiązkowi wpisu do ewidencji statków powietrznych oraz na statku powietrznym podlegającym obowiązkowi wpisu do rejestru cywilnych statków powietrznych, podlegają ocenie w procesie wydania poświadczenia zdatności do lotu, dopuszczenia do wykonywania lotów, pozwolenia na wykonywanie lotów lub świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego i nie jest wymagane wystawianie odrębnego poświadczenia zdatności do lotu. Poświadczenie obsługi spadochronów i poświadczenie zdatności jest wpisywane w książce płatowca lub zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi tych statków powietrznych, na druku poświadczenia obsługi.
- 6.4.7. W przypadku lotni, parolotni i motoparolotni zamiast potwierdzenia zdatności w formie poświadczenia zdatności do lotu mogą być także wystawione odrębnie dla skrzydła, uprząży lub wózka oznaczenia zdatności umieszczone na tych podzespołach przez ich producentów lub podmiot oceniający wyrób lub jego projekt typu zgodnie z przyjętymi wymaganiami technicznymi.
- 6.4.8. Nie wymaga się wystawienia odrębnego poświadczenia zdatności do lotu uprząży oznaczonych przez producenta znakiem zgodności z mającą zastosowanie normą europejską, krajową lub wymaganiami technicznymi, jednak oceny stanu technicznego każdorazowo przed startem dokonuje pilot, a w przypadku lotów w podmiotach szkolących wykonywanych przez osoby nieposiadające świadectwa kwalifikacji, licencji pilota lub wydanych w innym kraju uprawnień do wykonywania lotów danym urządzeniem latającym – instruktor.
- 6.4.9. Nie wymaga się wystawienia odrębnego krajowego poświadczenia zdatności do lotu w przypadku, gdy dopuszczenie do wykonywania lotów lub oznaczenie poszczególnych podzespołów urządzenia latającego, będące jednocześnie potwierdzeniem zdatności do lotu, zostało wykonane przez producentów, upoważnione podmioty, instytucje lub organy nadzoru lotniczego innego państwa, zgodnie z ich przepisami w tym zakresie, a podmiot szkolący organizujący loty lub pilot wykonujący lot z pasażerem zna, rozumie i akceptuje dokumenty lub oznaczenia wystawione w innym języku.

- 6.4.10. Potwierdzenie zdatności do lotu w przypadku urządzenia latającego wpisanego do ewidencji statków powietrznych lub oznaczonego znakami rozpoznawczymi przydzielonymi producentowi lub podmiotowi oceniającemu wyrób lub jego projekt typu, w tym pozwolenie na wykonywanie lotów, dopuszczenie do wykonywania lotów i poświadczenie zdatności do lotu, wpisuje się w książce urządzenia latającego.
- 6.4.11. Poświadczenie zdatności do lotu lotni, parolotni, motoparalotni i spadochronu wpisuje się odpowiednio w karcie lotni, parolotni i sprzętu spadochronowego lub książce urządzenia latającego.
- 6.4.12. Wpisy mogą być wykonywane w dotychczasowych kartach sprzętu, metrykach lub książkach statków powietrznych lub innych dokumentach eksploatacyjnych urządzeń latających, jeżeli dokumenty te mogą być stosowane.
- 6.4.13. W przypadku urządzenia latającego wpisanego do ewidencji statków powietrznych lub urządzenia latającego oznaczonego znakami rozpoznawczymi przydzielonymi producentowi lub podmiotowi oceniającemu wyrób lub jego projekt typu, informację o dokonaniu oceny zdatności, ze wskazaniem przyjętych wymagań technicznych, oraz wydaniu pozwolenia na wykonywanie lotów, dopuszczenia do wykonywania lotów, poświadczenia zdatności do lotu lub oznaczenia zdatności podmiot oceniający przekazuje do ewidencji przed pierwszym lotem urządzenia latającego, a w przypadku kolejnej oceny zdatności do lotu – w ciągu dziesięciu dni roboczych.

Oddział 5

Kwalifikacja i zatwierdzenie typu wyrobu

- 6.5. Ocena techniczna i zatwierdzenie zdefiniowanych w DDP projektów typów wyrobów są prowadzone przez podmioty zatwierdzające, o których mowa w pkt 8.1:
- 1) zgodnie z ich procedurami, o których mowa w rozdziale 8;
 - 2) z uwzględnieniem wymagań technicznych, co najmniej w zakresie:
 - a) wytrzymałości struktury, w tym głównych elementów nośnych, co najmniej w zakresie 150% maksymalnego obciążenia operacyjnego,
 - b) prędkości powyżej 180 km/h związanych np. z badaniami rezonansowymi lub innymi mającymi zastosowanie;
 - 3) dla spadochronów – zgodnie z odpowiednimi wymaganiami technicznymi w zależności od ich przeznaczenia.

Oddział 6

Cofnięcie i zawieszenie potwierdzenia zdatności do lotu

- 6.6. Jeżeli urządzenie latające, podzespół lub część składowa nie spełniają wymogów technicznych lub formalnych, wymaganych przy poświadczeniu zdatności do lotu, wydaniu dopuszczenia do wykonywania lotów lub pozwolenia na wykonywania lotów, poświadczenie zdatności do lotu, dopuszczenie do wykonywania lotów lub pozwolenie na wykonywanie lotów mogą być unieważnione, cofnięte albo zawieszone przez podmiot nadzorujący lub osoby dokonujące oceny technicznej.
- 6.6.1. Cofnięcia i zawieszenia, o których mowa w pkt 6.6, dokonuje się przez adnotację w dokumencie zdatności w stosunku do egzemplarza urządzenia latającego.
- 6.6.2. Podmiot nadzorujący może w uzasadnionych przypadkach wprowadzić ograniczenia albo zakaz używania danego typu urządzenia latającego.
- 6.6.3. Informację o ograniczeniach albo zakazie używania danego typu urządzenia latającego podmiot nadzorujący publikuje co najmniej na swojej stronie internetowej.

Rozdział 7

Podmioty oceniające zdolność do lotu

- 7.1. Pozwolenie na wykonywanie lotów albo dopuszczenie do wykonywania lotów wydają, a zdolność do lotu poświadczają:
- 1) właściciel zatwierdzenia projektu typu wyrobu;
 - 2) producent;
 - 3) podmioty i osoby upoważnione przez producenta lub jego przedstawiciela;
 - 4) podmiot wyspecjalizowany w ocenie zdolności do lotu danych urządzeń latających w zakresie niezastrzeżonym przez producenta lub właściciela zatwierdzenia projektu typu wyrobu tylko dla podmiotów przez nich upoważnionych;
 - 5) podmiot zatwierdzający, o którym mowa w pkt 8.1;
 - 6) mechanik:
 - a) w zakresie statków powietrznych określonych w świadectwie kwalifikacji lub licencji zgodnie z wpisem dotyczącym obsługi tych statków, także gdy kwalifikacje lub uprawnienia dotyczą statków powietrznych o większej masie,
 - b) z uprawnieniami dotyczącymi innych statków powietrznych w zakresie, w którym odbył szkolenia dotyczące urządzeń latających.
- 7.1.1. Zdolność do lotu może poświadczyc także użytkownik w zakresie niezastrzeżonym przez producenta wyłącznie dla wykwalifikowanych osób lub określonych podmiotów.
- 7.2. Podmioty lub osoby oceniające zdolność do lotu urządzeń latających w zakresie wymagającym wydania pozwolenia na wykonywanie lotów, dopuszczenia do wykonywania lotów, oznaczenia zdolności lub poświadczenia zdolności do lotu są obowiązane odpowiednio do:
- 1) prowadzenia i przechowywania ewidencji wykonanych czynności oceny zdolności do lotu, w tym wydanych dokumentów;
 - 2) przechowywania dokumentów źródłowych będących podstawą wydania pozwolenia na wykonywanie lotów, dopuszczenia do wykonywania lotów, oznaczenia zdolności lub poświadczenia zdolności do lotu;
 - 3) używania do poświadczeń pieczęci, która zawiera co najmniej imię i nazwisko osoby poświadczającej zdolność do lotu oraz nazwę i adres podmiotu, w ramach którego czynności oceny zdolności do lotu są wykonywane.
- 7.3. Podmioty lub osoby oceniające zdolność do lotu urządzeń latających, w przypadku zaprzestania działalności, przechowują ewidencję, o której mowa w pkt 7.2 ppkt 1, przez okres 3 lat od dnia dokonania ostatniego wpisu w dokumentacji urządzenia latającego, natomiast dokumentację, o której mowa w pkt 7.2 ppkt 2, przekazują właścicielowi lub użytkownikowi urządzenia latającego.
- 7.4. Podmiot wyspecjalizowany w ocenie zdolności do lotu danych urządzeń latających, o którym mowa w pkt 7.1 ppkt 4, posiada:
- 1) wymagania techniczne dla ocenianych podkategorii urządzeń latających i zapewnia ich dostępność,
 - 2) procedury opisujące sposoby przeprowadzania oceny urządzeń latających oraz organizację podmiotu,
 - 3) określone wymagania wobec personelu,
 - 4) wzory niezbędnych dokumentów potwierdzających ocenę urządzenia latającego,
 - 5) wzory dokumentów do bieżącej eksploatacji urządzenia latającego lub korzysta z wzorów opracowanych przez producentów
– oraz zgłasza podmiotowi nadzorującemu aktualny zakres działalności w zakresie urządzeń latających.
- 7.5. Podmiot wyspecjalizowany w ocenie zdolności do lotu urządzeń latających posiada i aktualizuje akceptowalne metody spełnienia wymagań technicznych.

Rozdział 8

Podmioty wykonujące ocenę techniczną projektu typu

- 8.1. Ocena techniczna projektów typów wyrobów i zatwierdzanie tych typów mogą być prowadzone przez podmioty, zwane dalej „podmiotami zatwierdzającymi”:
- 1) które posiadają:
 - a) opracowane wymagania techniczne dla ocenianych kategorii i podkategorii urządzeń latających lub ich podzespołów oraz akceptowalne metody ich spełnienia i zapewniają ich dostępność,
 - b) opracowane procedury opisujące sposoby przeprowadzania oceny projektów typów wyrobów i organizację lotów związanych z projektami,
 - c) określone wymagania wobec personelu,
 - d) opracowane wzory niezbędnych dokumentów potwierdzających ocenę projektu typu wyrobu i zatwierdzenie, w tym wzory dokumentów i zawartość informacji w dokumencie ustalającym wyrób, np. DDP,
 - e) wzory dokumentów do bieżącej eksploatacji urządzenia latającego lub korzystają z wzorów opracowanych przez producentów;
 - 2) są wpisane do wykazu podmiotów zatwierdzających.
- 8.1.1. Wykaz podmiotów zatwierdzających prowadzi podmiot nadzorujący.
- 8.2. Zainteresowany podmiot, aby otrzymać wpis do wykazu podmiotów zatwierdzających, składa do podmiotu nadzorującego wniosek, który zawiera następujące dane:
- 1) oznaczenie podmiotu – imię i nazwisko, nazwę lub firmę w przypadku przedsiębiorcy;
 - 2) siedzibę i adres albo miejsce zamieszkania;
 - 3) zakres działalności, w tym kategorie i podkategorie ocenianych urządzeń latających lub ich podzespołów;
 - 4) podstawowe miejsce wykonywania działalności;
 - 5) oznaczenie formy prawnej prowadzonej działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej wpisowi do wykazu podmiotów zatwierdzających – w przypadku nieprowadzenia działalności gospodarczej;
 - 6) numer identyfikacji podatkowej (NIP) lub numer Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), a dla podmiotów z innych państw – dokument potwierdzający dane określone w pkt 1–5;
 - 7) miejsce przechowywania dokumentacji;
 - 8) imię i nazwisko, funkcję i numer telefonu osoby upoważnionej do podpisywania świadectw spełnienia wymagań technicznych, zatwierdzeń i innych zaświadczeń wystawianych w związku z oceną techniczną;
 - 9) imię i nazwisko, funkcję i numer telefonu osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości i zakres jej odpowiedzialności;
 - 10) oświadczenia, że podmiot posiada opracowane:
 - a) wymagania techniczne dla ocenianych kategorii i podkategorii urządzeń latających lub ich podzespołów oraz akceptowalne metody ich spełnienia i zapewnia ich dostępność,
 - b) procedury opisujące sposoby przeprowadzania oceny projektów typów wyrobów i organizacji lotów związanych z projektem,
 - c) określone wymagania wobec personelu,
 - d) wzory niezbędnych dokumentów potwierdzających ocenę projektów typu wyrobu i jego zatwierdzenie, w tym wzory dokumentów i zawartość informacji w dokumencie ustalającym wyrób, np. DDP,
 - e) wzory dokumentów niezbędnych do bieżącej eksploatacji urządzenia latającego lub korzysta z wzorów opracowanych przez producentów;
 - 11) oświadczenie, że dane zawarte we wniosku są kompletne i zgodne z prawdą.

8.2.1. Do wniosku dołącza się:

- 1) wzory: świadectwa spełnienia wymagań technicznych, zatwierdzenia wyrobu i innych zaświadczeń wystawianych w związku z prowadzoną oceną techniczną;
 - 2) wzory pieczęci używanych w związku z oceną techniczną;
 - 3) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięciosobowym działalność podlegającą zgłoszeniu:
 - a) schemat struktury organizacyjnej związanej ze zgłaszaną działalnością,
 - b) schemat zapewnienia jakości;
 - 4) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie zgłaszanej działalności informacje dotyczące:
 - a) podstawowych kooperantów wykonujących badania wyrobów i ich dane zawierające:
 - oznaczenie podmiotu – imię i nazwisko, nazwę lub firmę w przypadku przedsiębiorcy,
 - siedzibę i adres albo miejsce zamieszkania,
 - oznaczenie formy prawnej prowadzonej działalności gospodarczej lub informację o sposobie prowadzenia działalności będącej przedmiotem kooperacji – w przypadku nieprowadzenia działalności gospodarczej,
 - b) zakresu kooperacji,
 - c) sposobów kontroli zadań realizowanych przez kooperantów niewpisanych do wykazu podmiotów zatwierdzających.
- 8.3. Zmiana danych podanych we wniosku i w załącznikach wymaga pisemnego zgłoszenia podmiotowi nadzorującemu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia zmiany
- 8.4. W przypadku niezgłoszenia zmian, o których mowa w pkt 8.3, lub prowadzenia działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami, podmiot nadzorujący ogranicza zakres wykonywanej przez podmiot zatwierdzający działalności w obszarze związanym z usunięciem stwierdzonych uchybień, a w przypadku nieusunięcia uchybień w terminie 30 dni od dnia ograniczenia zakresu wykonywanej działalności – skreśla podmiot z prowadzonego wykazu podmiotów zatwierdzających.
- 8.5. Wykreślenie podmiotu zatwierdzającego z wykazu podmiotów zatwierdzających następuje również w przypadku zgłoszenia rezygnacji z prowadzenia działalności.
- 8.6. Wykaz podmiotów zatwierdzających jest jawny.
- 8.6.1. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w wykazie podmiotów zatwierdzających podlegają ochronie zgodnie z przepisami o tajemnicach prawnie chronionych.
- 8.6.2. Wykaz podmiotów zatwierdzających udostępnia się w siedzibie podmiotu nadzorującego.
- 8.7. Podmioty zatwierdzające są obowiązane do:
- 1) prowadzenia wykazu ocenianych wyrobów i zatwierdzonych projektów typów, w którym zamieszcza się w szczególności:
 - a) typ,
 - b) ustalenie wyrobu przez wskazanie DDP,
 - c) kategorię i podkategorię urządzenia latającego,
 - d) producenta lub właściciela zatwierdzenia projektu typu,
 - e) zakres wykonanej oceny i rodzaj wystawionego dokumentu,
 - f) podstawę zatwierdzenia (bazę certyfikacji);
 - 2) przechowywania dokumentów źródłowych dotyczących oceny wyrobów.
- 8.8. W przypadku zaprzestania działalności podmiot zatwierdzający przekazuje innemu podmiotowi zatwierdzającemu:
- 1) wykaz, o którym mowa w pkt 8.7 ppkt 1 – niezwłocznie;
 - 2) dokumenty źródłowe – po uzgodnieniu z producentem lub właścicielem zatwierdzenia projektu typu.
- W przypadku braku uzgodnienia dokumenty źródłowe są przekazywane producentowi lub właścicielowi zatwierdzenia projektu typu wyrobu.

- 8.9. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadku występowania konfliktu interesów, konieczności ochrony danych projektowych lub własności intelektualnej, ocenę techniczną projektu typu wyrobu i jego zatwierdzenie przeprowadza Prezes Urzędu.

Rozdział 9

Lista typów zatwierdzonych urządzeń latających

- 9.1. Listę typów zatwierdzonych urządzeń latających prowadzi podmiot nadzorujący.
- 9.2. Wpisu dokonuje się na pisemny wniosek złożony przez właściciela projektu typu wyrobu lub producenta, który posiada prawo do korzystania z projektu typu, w szczególności możliwość wprowadzania zmian w projekcie lub wnioskowania o takie zmiany.
- 9.3. Podstawą dokonania wpisu są następujące dokumenty złożone wraz z wnioskiem:
- 1) DDP;
 - 2) zatwierdzenie wyrobu wydane przez podmiot zatwierdzający lub świadectwo spełnienia wymagań technicznych;
 - 3) oświadczenie wnioskującego o posiadaniu prawa do korzystania z projektu typu wyrobu, w szczególności możliwość wprowadzania zmian w projekcie lub wnioskowania o takie zmiany;
 - 4) oświadczenie wnioskującego o zapewnieniu ciągłej zdatności dla typu wyrobu przez wydawanie i publikację biuletynów serwisowych i biuletynów bezpieczeństwa, wprowadzaniu w projekcie niezbędnych zmian wynikających z eksploatacji, wykrytych wad projektu i zdarzeń lotniczych, w tym poddaniu zmian ocenie podmiotu zatwierdzającego w celu ich zatwierdzenia, a także publikacji informacji o zmianach i poinformowaniu o nich podmiotu nadzorującego.
- 9.4. Urządzenie latające zostaje skreślone z listy typów zatwierdzonych:
- 1) na wniosek podmiotu zatwierdzającego w przypadku cofnięcia albo zawieszenia zatwierdzenia lub świadectwa spełnienia wymagań technicznych, a także jeżeli urządzenie latające nie spełnia wymagań technicznych lub zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym;
 - 2) na wniosek właściciela projektu typu wyrobu lub producenta, który posiada prawo do korzystania z projektu typu;
 - 3) w przypadku skreślenia podmiotu zatwierdzającego z wykazu podmiotów zatwierdzających i nieprzyjęcia przez inny podmiot zatwierdzający dokumentów źródłowych dotyczących oceny technicznej urządzenia latającego;
 - 4) w przypadku niewykonywania czynności, o których mowa w pkt 9.3 ppkt 4;
 - 5) w przypadku zaprzestania działalności przez właściciela projektu typu wyrobu lub producenta, który posiada prawo do korzystania z projektu typu, w szczególności możliwość wprowadzania zmian w projekcie lub wnioskowania o takie zmiany, i nieprzejęcia tych praw i obowiązków wynikających z pkt 9.3 ppkt 4 przez inny podmiot;
 - 6) w przypadku niespełniania przez urządzenie latające wymagań technicznych;
 - 7) jeżeli urządzenie latające zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym.
- 9.5. Skreślenie z listy typów zatwierdzonych może być poprzedzone zawieszeniem projektu typu w eksploatacji i wprowadzeniem działań korygujących do projektu.
- 9.6. Typ urządzenia latającego zawiesza się w przypadku konieczności wprowadzenia ze względów bezpieczeństwa poważnych zmian w projekcie typu wyrobu.
- 9.6.1. Poważną zmianą jest zmiana niebędąca zmianą drobną.

- 9.6.2. Drobna zmiana jest zmiana, która nie ma znaczącego wpływu na masę, wyważenie, wytrzymałość konstrukcji, niezawodność, charakterystyki eksploatacyjne lub inne właściwości mające wpływ na zdatność wyrobu do lotu.
- 9.7. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadku występowania konfliktu interesów, konieczności ochrony danych projektowych lub własności intelektualnej, listę niektórych typów zatwierdzonych urządzeń latających prowadzi Prezes Urzędu.

Rozdział 10

Minimalna zawartość niektórych dokumentów i oznaczeń

10.1. DDP zawiera w szczególności:

- 1) nazwę i adres producenta;
- 2) opis i ustalenie wyrobu, obejmujące:
 - a) nazwę lub oznaczenie określające typ wyrobu:
 - ogólny opis lub określenie wyrobu,
 - szczegółowy opis i określenie wyrobu,
 - listę części wyrobu,
 - b) standard modyfikacji – oznaczenie poszczególnych modeli, jeżeli typ jest wytwarzany w kilku standardach modyfikacji,
 - c) główny spis rysunków,
 - d) ciężar i główne wymiary;
- 3) odniesienie do specyfikacji, w tym numer normy, wymagań technicznych i specyfikacji projektu producenta;
- 4) nominalne osiągi wyrobu – bezpośrednio lub przez odniesienie do innych dokumentów;
- 5) szczegółły na temat zatwierdzenia, jakie otrzymał wyrób;
- 6) odniesienie do sprawozdania z prób kwalifikacyjnych;
- 7) odniesienie do podręcznika użytkownika lub odpowiednio instrukcji użytkownika i obsługi;
- 8) oświadczenie o spełnieniu mającej zastosowanie normy lub wymagań technicznych oraz o każdym odchyleniu od nich;
- 9) oświadczenie o poziomie spełnienia mającej zastosowanie normy lub wymagań technicznych z uwagi na zdolności wyrobu do zniesienia różnych warunków otoczenia lub wykazania różnych właściwości, w tym wszelkie znane ograniczenia;
- 10) zakres wyrobów objętych deklaracją – w przypadku gdy deklaracja dotyczy pojedynczego egzemplarza lub określonej liczby wyrobów;
- 11) deklarację producenta dotyczącą jego ograniczonej odpowiedzialności za wyrób używany poza określonymi w deklaracji warunkami bez jego zgody oraz cel wystawienia deklaracji;
- 12) datę i podpis upoważnionego przedstawiciela producenta;
- 13) numer i wydanie DDP.

10.2. Tabliczka znamionowa zawiera w szczególności:

- 1) informacje wymagane przez mające zastosowanie normy i wymagania techniczne, które dla wyrobu stosuje producent, oraz
- 2) poniższe informacje:
 - a) typ, model lub nazwę wyrobu,
 - b) nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) określenie wyrobu,

- f) maksymalną masę startową (MTOM) kompletnego urządzenia latającego lub maksymalne obciążenie użytkowe w przypadku podzespołu lub części,
 - g) numer certyfikatu albo zatwierdzenia wyrobu, jeżeli uzyskano,
 - h) deklarację producenta o zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami technicznymi lub normą – w przypadku braku certyfikatu albo zatwierdzenia.
- 10.3. Oznaczenie zdatności może być także częścią tabliczki znamionowej.
- 10.4. Oznaczenie zdatności zawiera w szczególności informacje o:
- 1) podzespole, w tym:
 - a) typ, model lub nazwę podzespołu,
 - b) nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) określenie podzespołu,
 - e) MTOM lub obciążenie użytkowe,
 - f) numer certyfikatu albo zatwierdzenia, jeżeli wystawiono;
 - 2) zdatności do lotów, w tym:
 - a) stwierdzenie zdatności do lotów,
 - b) termin ważności zdatności,
 - c) poświadczenie, w tym pieczęć i podpis,
 - d) nazwę podmiotu, w ramach którego stwierdza się zdatność do lotów,
 - e) numer w ewidencji wykonanych czynności prowadzonej przez podmiot dokonujący oceny.
- 10.5. Karta lotni lub paralotni zawiera w szczególności informacje o:
- 1) wyrobie, w tym:
 - a) typ, model lub nazwę,
 - b) nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) klasę lub przeznaczenie,
 - f) MTOM,
 - g) numer certyfikatu albo zatwierdzenia, jeżeli wystawiono;
 - 2) zdatności do lotów, w tym:
 - a) datę poświadczenia zdatności do lotów,
 - b) termin ważności zdatności,
 - c) imię i nazwisko osoby dokonującej oceny i poświadczenia,
 - d) nazwę podmiotu, w ramach którego dokonywana jest ocena.
- 10.6. Dokumentami, w których poświadczą się zdatność do lotu spadochronów, są następujące karty sprzętu spadochronowego:
- 1) karta zestawu spadochronowego – stanowiąca dokument poświadczenia kompletacji i ułożenia do skoku;
 - 2) karta czaszy głównej – stanowiąca dokument montażu odpowiednio czaszy głównej lub spadochronu głównego;
 - 3) karta spadochronu innego przeznaczenia – stanowiąca dokument poświadczenia zdatności do lotu spadochronu nieprzeznaczonego do wykonywania skoków.
- 10.6.1. Karta zestawu spadochronowego zawiera w szczególności informacje o:
- 1) czaszy zapasowej, spadochronie zapasowym lub spadochronie ratowniczym:
 - a) typ, model lub nazwę i rozmiar,
 - b) oznaczenie lub nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,

- e) numer certyfikatu lub innego właściwego dokumentu, z podaniem państwa wydającego,
 - f) termin ważności ułożenia czaszy, imię, nazwisko i poświadczenie osoby dokonującej wpisu oraz nazwę lub identyfikator podmiotu, w ramach którego wykonano czynności;
- 2) systemie uprzęż-pokrowiec:
- a) typ, model i rozmiar,
 - b) oznaczenie lub nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) numer certyfikatu lub innego właściwego dokumentu, z podaniem państwa wydającego;
- 3) kompletacji zestawu:
- a) zwięzły opis (np. kompletny spadochron zapasowy w pokrowcu, bez uprząży lub kompletny spadochron ratowniczy z pokrowcem i uprzężą) – jeżeli jest to kompletny, stanowiący całość spadochron zapasowy albo ratowniczy,
 - b) datę wykonania kompletacji, przeglądu lub montażu,
 - c) imię, nazwisko i poświadczenie osoby dokonującej wpisu,
 - d) nazwę lub identyfikator podmiotu, w ramach którego wykonano czynności.
- 10.6.2. Karta czaszy głównej lub spadochronu głównego zawiera w szczególności informacje o:
- 1) czaszy głównej lub spadochronie głównym:
- a) typ, model lub nazwę i rozmiar,
 - b) oznaczenie lub nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) numer certyfikatu lub innego właściwego dokumentu, z podaniem państwa wydającego;
- 2) montażu czaszy głównej lub spadochronu głównego:
- a) model uprząży-pokrowca, z którego częściami zmontowano czaszę główną,
 - b) zwięzły opis (np. kompletny spadochron główny w pokrowcu, z uprzężą) – jeżeli jest to kompletny, stanowiący całość spadochron główny,
 - c) datę wykonania kompletacji, przeglądu lub montażu,
 - d) imię, nazwisko i poświadczenie osoby dokonującej wpisu,
 - e) nazwę lub identyfikator podmiotu, w ramach którego wykonano czynności.
- 10.6.3. Karta spadochronu innego przeznaczenia zawiera w szczególności informacje o:
- 1) przeznaczeniu spadochronu lub systemu spadochronowego i ograniczeniach jego użycia oraz:
- a) typ, model lub nazwę i rozmiar,
 - b) oznaczenie lub nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny, a w przypadku jego braku – numer nadany przez mechanika,
 - d) datę produkcji,
 - e) numer certyfikatu lub innego właściwego dokumentu, z podaniem państwa wydającego;
- 2) montażu i poświadczeniu zdatności spadochronu, w tym:
- a) termin ważności ułożenia spadochronu,
 - b) imię, nazwisko i poświadczenie osoby dokonującej wpisu,
 - c) nazwę lub identyfikator podmiotu, w ramach którego wykonano czynności.
- 10.7. Wpis do karty odnotowuje się odpowiednio w ewidencji, o której mowa w pkt 5.2 ppkt 1 i pkt 7.2 ppkt 1.

Rozdział 11**Przykładowa książka urządzenia latającego**

(Format A5)

(strona 1)

KSIĄŻKA URZĄDZENIA LATAJĄCEGO

Kategoria

Podkategoria

nr w ewidencji statków powietrznych

		-				
--	--	---	--	--	--	--

Znak rozpoznawczy

(strona 2)

(Kompletne urządzenie latające)

Typ: Producent:

NR fabryczny: Data produkcji:

.....
(w przypadku konstrukcji amatorskiej – nazwa stowarzyszenia lub imię i nazwisko oraz adres wykonawcy)

(Poniżej dane głównego podzespołu, na którym powstaje siła nośna, w przypadku urządzenia latającego składającego się z odrębnie wytworzonych podzespołów, w szczególności skrzydła motolotni lub parapanu, powłoki balonu lub zespołu wirnika nośnego wiatrakowca)

Podzespół: Typ: Producent:

NR fabryczny: Data produkcji:

.....
(właściciel lub producent urządzenia latającego).....
(podpis)

(strona 3)

typ	nr fabryczny																				
<p>I. WPIS DO EWIDENCJI STATKÓW POWIETRZNYCH</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin: 10px 0;"> <div style="text-align: center;"> <table border="1" style="border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> <p style="font-size: small;">(data wpisu - dzień, miesiąc, rok)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <table border="1" style="border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> <p style="font-size: small;">(nr w ewidencji)</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin: 10px 0;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 30%;">ZNAK ROZPOZNAWCZY</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 30%;"> <table style="border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px; text-align: center;">-</td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <div style="width: 45%; text-align: center;"> <p style="font-size: small;">(pieczęć)</p> </div> <div style="width: 45%; text-align: center;"> <p style="font-size: small;">..... (data i podpis osoby wypełniającej)</p> </div> </div>																	-				
		-																			

(strona 4 i 5)

typ	nr fabryczny	S	P	-			
<p>II. WŁAŚCICIEL URZĄDZENIA LATAJĄCEGO</p>							
Właściciel			Data			Podpisy	
imię i nazwisko albo nazwa (firma)	adres	dzień, miesiąc, rok			nabywcy	zbywcy	
I							
II							
III							
IV							
V							

(strona 14)

<small>typ</small>	<small>nr fabryczny</small>	S	P	-			
VII. POZWOLENIE NA WYKONYWANIE LOTÓW <i>(potwierdzenie zdatności do lotu tylko dla typów z listy typów zatwierdzonych urzędzeń latających)</i>							
<p>Dokument niniejszy stwierdza, że statek powietrzny został uznany za zdalny do lotu, jest wpisany do ewidencji statków powietrznych i dopuszczony do użytkowania z podanymi niżej ograniczeniami. Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdatności do lotu w znaczeniu Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Ważność niniejszego dokumentu jest uwarunkowana aktualnością pozwolenia na wykonywanie lotów (str. 15–18 niniejszej książki).</p>				<p>This document certifies, that the aircraft has been approved airworthy and is eligible for registration in appropriate register and may be operated within the limitations mentioned below. This document is not a Certificate of Airworthiness as understood under Annex 8 of the Convention of International Civil Aviation. The validity of this document is subject to the validity of the Permission to Fly (pages 15 to 18 of this Log Book).</p>			
pieczęć oceniającego				data		podpis	
<p>Ograniczenia użytkowania</p> <p>.....</p> <p>.....</p>							

(strony 15–18)

<small>typ</small>	<small>nr fabryczny</small>	S	P	-					
VIII. WAŻNOŚĆ POZWOLENIA NA WYKONYWANIE LOTÓW <i>(potwierdzenie zdatności do lotu)</i>									
Imię i nazwisko oceniającego	Data kontroli <small>(dzień, miesiąc, rok)</small>				Termin ważności <small>(dzień, miesiąc, rok)</small>				Pieczęćka i podpis oceniającego

(strona 19)

<small>typ</small>	<small>nr fabryczny</small>	S	P	-			
IX. DOPUSZCZENIE DO WYKONYWANIA LOTÓW <i>(potwierdzenie zdatności do lotu)</i>							
<p>Dokument niniejszy stwierdza, że statek powietrzny został uznany za zdalny do lotu, jest wpisany do ewidencji statków powietrznych i dopuszczony do użytkowania z podanymi niżej ograniczeniami. Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdatności do lotu w znaczeniu Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Ważność niniejszego dokumentu jest uwarunkowana aktualnością dopuszczenia do wykonywania lotów (str. 20–23 niniejszej książki).</p>				<p>This document certifies, that the aircraft has been approved airworthy and is eligible for registration in appropriate register and may be operated within the limitations mentioned below. This document is not a Certificate of Airworthiness as understood under Annex 8 of the Convention of International Civil Aviation. The validity of this document is subject to the validity of the Permission to Fly (pages 20 to 23 of this Log Book).</p>			
pieczęć oceniającego				data		podpis	
<p>Ograniczenia użytkowania</p> <p>.....</p> <p>.....</p>							

(strony 20–23)

<small>typ</small>	<small>nr fabryczny</small>	S	P	-			
X. WAŻNOŚĆ DOPUSZCZENIA DO WYKONYWANIA LOTÓW <i>(potwierdzenie zdatności do lotu)</i>							
Imię i nazwisko oceniającego	Data kontroli <small>(dzień, miesiąc, rok)</small>			Termin ważności <small>(dzień, miesiąc, rok)</small>			Pieczęćka i podpis oceniającego

(strony 192–197)

typ	nr fabryczny	S	P	-			
XIII. POŚWIADCZENIE ZDATNOŚCI DO LOTU (potwierdzenie zdatności do lotu)							
LP.	Wyszczególnienie	Wydano (data) Godzin/słownie Ważność (data)	Poświadczenie zdatności (pieczęć i podpis)				

(strona 198)

XIV. ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI URZĄDZENIA LATAJĄCEGO

- 1) Książka urządzenia latającego jest dokumentem urządzenia latającego i jest przekazywana razem z nim.
- 2) W przypadku rozdzielenia skrzydła lub innego głównego podzespołu, na którym powstaje siła nośna z miejscem załogi lotniczej (w szczególności z wózkiem motolotni, koszem lub uprzężą balonu), książka pozostaje ze skrzydłem lub innym głównym podzespołem, na którym powstaje siła nośna.
- 3) Książkę należy prowadzić na bieżąco.
- 4) Przy zakładaniu nowej książki na miejsce zakończonej należy wpisać sumaryczne dane z książki poprzedniej.
- 5) Poprzednia książka do czasu skreślenia urządzenia latającego z ewidencji statków powietrznych jest przechowywana przez użytkownika urządzenia latającego.
- 6) Za prawidłowe dokonywanie wpisów do książki odpowiedzialny jest użytkownik urządzenia latającego.
- 7) Wpisy należy robić atramentem lub długopisem. Omyłki należy przekreślić kolorem czerwonym i podpisać.
- 8) Wpisów dokonuje:
 - 1) Strony 1 i 2 właściciel albo producent urządzenia latającego
 - 2) Strony 3–5 właściciel urządzenia latającego
 - 3) Strony 6–13 producent lub obsługujący urządzenie latające
 - 4) Strona 14–23 podmiot oceniający zdatność do lotu
 - 5) Strony 24–145 odpowiednio obsługujący, podmiot oceniający zdatność do lotu i pilot
 - 6) Strony 146–190 obsługujący urządzenie latające
 - 7) Strony 191–197 podmiot oceniający zdatność do lotu

(strona 199)

XIV. ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI URZĄDZENIA LATAJĄCEGO

- 9) Poświadczenie zdatności do lotu dla kategorii amatorskiej, eksperymentalnej oraz pozostałych kategorii urządzeń latających wykonanych w pojedynczym egzemplarzu wystawia się po zapoznaniu się ze szczegółowymi zasadami określonymi w załączniku nr 5a do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków, nie dłużej niż na rok oraz kolejno na 10, 20, 20, 50 i co 100 godzin lotu.
- 10) Poświadczenia zdatności do lotu do lotów z prędkościami powyżej 180 km/h nie wydaje się przed wylataniem 50 godzin nalotu bez wystąpienia zdarzeń lotniczych związanych z wadami projektu, wadami wykonania wyrobu lub niewłaściwymi zapisami instrukcji oraz bez wystąpienia zapisów z eksploatacji o spostrzeżeniach lub zachowaniach urządzenia latającego nieakceptowalnych przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu.
- 11) Poświadczenie zdatności do lotu dla lotów z prędkościami powyżej 180 km/h wystawia się nie dłużej niż na rok oraz kolejno na 10, 20, 20, 50 i co 100 godzin lotu.
- 12) W okresie do wylatania 100 godzin oraz 50 godzin od czasu uzyskaniu poświadczenia zdatności do lotu na loty z prędkościami powyżej 180 km/h obowiązują szczególne zapisy z eksploatacji, w tym przebiegu lotu oraz zaobserwowanych zjawisk nietypowych i wyników szczegółowych przeglądów przed lotem i po locie, w szczególności stwierdzone usterki, wady projektu, wady wykonania, niewłaściwe zapisy instrukcji, spostrzeżenia lub zachowania urządzenia nieakceptowalne przez załogę, obsługujących, lub podmioty oceniające zdatność do lotu, zdarzenia lotnicze, zalecenia, wnioski o działania korygujące lub poprawienie konfiguracji urządzenia (w dziale XI odpowiednio zgodnie z wymaganiami przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotów). Zapisy mogą być wykonywane bezpośrednio lub w przypadku dużej ich objętości poprzez wskazanie dokumentów źródłowych (sprawozdań, protokołów etc.).
- 13) Brak szczegółowych zapisów dotyczących eksploatacji lub wystąpienie zdarzeń lotniczych związanych z wadami projektu, wadami wykonania wyrobu lub niewłaściwymi zapisami instrukcji, lub wystąpienie zapisów z eksploatacji o spostrzeżeniach lub zachowaniach urządzenia latającego nieakceptowalnych przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu powoduje konieczność wprowadzenia działań korygujących, w tym poprawienia konfiguracji urządzenia latającego, a następnie ponownego zastosowania wymagań określonych w pkt 9 i 11.

(strona 200)

XIV. ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI URZĄDZENIA LATAJĄCEGO

- 14) Dopuszczenie do wykonywania lotów może być wydane w każdej kategorii dla egzemplarza:
 - 1) urządzenia latającego, którego typ jest na liście typów zatwierdzonych, po potwierdzeniu jego zdatności do lotu zgodnie z danymi producenta;
 - 2) urządzenia latającego, którego typu nie ma na liście typów zatwierdzonych, po potwierdzeniu jego zdatności do lotu zgodnie z wymaganiami technicznymi, jednak wymaga się dla ocenianej konfiguracji:
 - a) co najmniej jednego roku eksploatacji egzemplarza,
 - b) udokumentowania co najmniej 100 godzin lotu,
 - c) ostatecznej wersji instrukcji z danymi potwierdzonymi w dotychczasowej eksploatacji,
 - d) braku w okresie ostatnich 100 godzin lotu oraz 12 miesięcy:
 - zdarzeń lotniczych związanych z wadami projektu lub wadami wykonania wyrobu oraz niewłaściwymi zapisami instrukcji,
 - zapisów z eksploatacji o spostrzeżeniach lub zachowaniach urządzenia latającego nieakceptowalnych przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu,
 - e) zaświadczenia z próby o wytrzymałości struktury, w tym głównych elementów nośnych, co najmniej w zakresie maksymalnego obciążenia operacyjnego,
 - f) zaświadczenia o spełnieniu wymagań technicznych związanych z lotem z prędkościami powyżej 180 km/h – w przypadkach prędkości powyżej 180 km/h.
- 15) Dopuszczenie do wykonywania lotów może być wydane dla egzemplarza urządzenia latającego, którego typ jest na liście typów zatwierdzonych, po zapoznaniu się ze szczegółowymi zasadami określonymi w załączniku 5a do rozporządzenia, potwierdzeniu jego zdatności do lotu zgodnie z danymi producenta.
- 16) Pozwolenie na wykonywanie lotów może być wydane dla urządzenia latającego w kategorii kwalifikowanej, repliki, historycznej lub eksperymentalnej, zgodnego z typem, który jest na liście typów zatwierdzonych, po zapoznaniu się ze szczegółowymi zasadami określonymi w załączniku nr

5a do rozporządzenia i potwierdzeniu zgodności z typem, zgodnie z zasadami ustalonymi dla określania zdatności do lotu tych urządzeń latających przez producenta lub właściciela zatwierdzenia projektu typu.

(strona 201)

SPIS ROZDZIAŁÓW KSIĄŻKI URZĄDZENIA LATAJĄCEGO

	Strony:
I. Wpis do ewidencji statków powietrznych	3
II. Właściciel urządzenia latającego.....	4 i 5
III. Wyposażenie urządzenia latającego.....	6–9
IV. Wózek lub inny podzespół	10
V. Silnik.....	11
VI. Śmigło.....	12 i 13
VII. Pozwolenie na wykonywanie lotów.....	14
VIII. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów.....	15–18
IX. Dopuszczenie do wykonywania lotów.....	19
X. Ważność dopuszczenia do wykonywania lotów.....	20–23
XI. Dziennik pracy.....	24–145
XII. Obsługa techniczna, przeglądy, naprawy, realizacja biuletynów	146–190
XIII. Poświadczenie zdatności do lotu.....	191–197
XIV. Zasady prowadzenia książki urządzenia latającego	198–200
Spis rozdziałów Książki Urządzenia Latającego.....	201

BEZZAŁOGOWE STATKI POWIETRZNE O MASIE STARTOWEJ NIE WIĘKSZEJ NIŻ 150 KG,
UŻYWANE W OPERACJACH W ZASIĘGU WIDOCZNOŚCI WZROKOWEJ VLOS,
ORAZ BEZZAŁOGOWE STATKI POWIETRZNE O MASIE STARTOWEJ NIE WIĘKSZEJ NIŻ 2 KG,
UŻYWANE W OPERACJACH Z WIDOKIEM Z PIERWSZEJ OSOBY FPV,
UŻYWANE W CELACH REKREACYJNYCH LUB SPORTOWYCH⁷¹⁾

Rozdział 1

Zastosowanie

- 1.1.⁷²⁾ Przepisy załącznika stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 150 kg, używanych w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, oraz bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 2 kg, używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV, używanych w celach rekreacyjnych lub sportowych, zwanych dalej „modelami latającymi”.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot od obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:
 - 1) AMC Polska – (Airspace Management Cell) – Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
 - 2) strefa ADIZ – (Air Defense Identification Zone) – strefę identyfikacji obrony powietrznej;
 - 3) strefa ATZ – (Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego;
 - 4) strefa CTR – (Control Zone) – strefę kontrolowaną lotniska;
 - 5) strefa D – (Danger Area) – strefę niebezpieczną;
 - 6) strefa MATZ – (Military Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego lotniska wojskowego;
 - 7) strefa MCTR – (Military Control Area) – strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;
 - 8) model latający na uwięzi – model latający na uwięzi połączonej ze stałym lub ruchomym punktem podłoża;
 - 9) kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem – obserwację wzrokową prowadzoną przez operatora lub obserwatora modelu latającego bez pomocy przyrządów optycznych, z wyłączeniem szkieł korekcyjnych noszonych w celu korekcji posiadanej wady wzroku;
 - 10) obserwator – osobę wyznaczoną przez operatora, która poprzez obserwację wzrokową modelu latającego nieuzbrojonym okiem pomaga operatorowi

⁷¹⁾ Tytuł załącznika w brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁷²⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

- w określaniu położenia w przestrzeni powietrznej modelu latającego oraz w zapewnieniu bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia;
- 11) operator – osobę zdalnie pilotującą model latający;
 - 12) strefa P – (Prohibited Area) – strefę zakazaną;
 - 13) ⁷³⁾ strefa R – (Restricted Area) – strefę ograniczoną;
 - 14) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania operatora lub zabezpieczenia i przystosowania miejsca startu i lądowania modelu latającego lub terenu, nad którym lot się odbywa, do warunków i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania lotu, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
 - 15) operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS – (Visual Line of Sight Operation) – operacje, w których operator lub obserwator modelu latającego utrzymują bezpośredni kontakt wzrokowy z modelem latającym;
 - 16) ⁷⁴⁾ operacje z widokiem z pierwszej osoby FPV – (First Person View) – operacje, w których operator pilotuje model latający, nie utrzymując z nim bezpośredniego kontaktu wzrokowego, określając jego położenie w przestrzeni powietrznej przez obraz przekazywany w czasie rzeczywistym na ziemię przez urządzenia zamontowane na pokładzie modelu latającego;
 - 17) ⁷⁴⁾ bezpieczna odległość – odległość modelu latającego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt, umożliwiającą uniknięcie kolizji, wynikającą z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania lotu oraz rodzaju używanego modelu latającego i kwalifikacji operatora.

Rozdział 3

Odpowiedzialność

3. Operator:

- 1) zachowuje szczególną ostrożność, unika wszelkiego działania lub zaniechania, które mogłoby:
 - a) spowodować zagrożenie bezpieczeństwa, w tym zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego,
 - b) utrudniać ruch lotniczy,
 - c) zakłócić spokój lub porządek publiczny, oraz
 - d) narazić kogokolwiek na szkodę;
- 2) steruje modelem latającym w sposób umożliwiający uniknięcie kolizji z innym statkiem powietrznym;
- 3) zapewnia, że model latający, którym wykonuje lot, daje pierwszeństwo drogi załogowym statkom powietrznym;
- 4) ponosi odpowiedzialność za decyzję o wykonaniu lotu oraz jego poprawność, a wyznaczenie i udział obserwatora w wykonywaniu lotów nie zwalnia go z odpowiedzialności za bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych;
- 5) używa modelu latającego oraz urządzeń sterujących zgodnie z zaleceniami i ograniczeniami określonymi przez producenta, jeżeli zostały opublikowane;
- 6) przed lotem dokonuje kontroli stanu technicznego modelu latającego;
- 7) wykonuje loty jedynie modelem latającym, który jest sprawny technicznie.

⁷³⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 lit. c tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁷⁴⁾ Dodany przez § 1 pkt 5 lit. c tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

Rozdział 4

Zasady wykonywania lotów

- 4.1. Modelami latającymi wykonuje się operacje z zachowaniem następujących warunków:⁷⁵⁾
- 1) ⁷⁶⁾ w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS operator lub przynajmniej jeden obserwator utrzymuje kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z modelem latającym w celu określenia jego położenia względem operatora i w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt;
 - 1a) ⁷⁷⁾ w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS wykonywanych bez obserwatora dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z modelem latającym w momencie dokonywania przez operatora kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem naziemnym modelu latającego;
 - 1b) ⁷⁷⁾ w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV lot jest wykonywany:
 - a) do wysokości nie większej niż 50 m nad poziomem terenu,
 - b) w odległości poziomej nie większej niż 200 m od operatora;
 - 2) ⁷⁸⁾ zapewniając w każdej fazie lotu bezpieczną odległość poziomą od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt na wypadek awarii lub utraty kontroli nad modelem latającym;
 - 3) ⁷⁸⁾ zachowując odległość poziomą nie mniejszą niż 100 m od zabudowy miejscowości, miast, osiedli lub od zgromadzeń osób na wolnym powietrzu;
 - 4) zachowując odległość poziomą nie mniejszą niż 30 m od osób, pojazdów, obiektów budowlanych niebędących w dyspozycji lub pod kontrolą operatora;
 - 5) uwzględniając warunki meteorologiczne, strukturę i klasyfikację przestrzeni powietrznej oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;
 - 6) w strefie CTR na warunkach określonych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego;
 - 7) w strefie ATZ za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
 - 8) w strefie D, strefie MCTR lub strefie MATZ jedynie za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
 - 9) ⁷⁹⁾ w obszarze strefy R obejmującym przestrzeń powietrzną znajdującą się bezpośrednio nad obszarem parku narodowego za zgodą zarządzającego danym parkiem narodowym i na warunkach przez niego określonych;
 - 10) w strefie P jedynie za zgodą zarządzającego obiektem objętym daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
 - 11) w strefie ADIZ po poinformowaniu o lokalizacji i czasie lotów organu służby ruchu lotniczego (ATS) – (Air Traffic Services) odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot, lub AMC Polska;
 - 12) w przypadku wykonywania lotów w obiektach budowlanych za zgodą zarządzającego danym obiektem i zgodnie z uzgodnionymi z nim zasadami bezpieczeństwa;
 - 13) w przypadku lotów wykonywanych podczas zawodów sportowych – zgodnie z regulaminem opracowanym przez organizatora tych zawodów.

⁷⁵⁾ Wprowadzenie do wyliczenia w brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 lit. d tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁷⁶⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 lit. d tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁷⁷⁾ Dodany przez § 1 pkt 5 lit. d tiret trzecie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁷⁸⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 lit. d tiret czwarte rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁷⁹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 lit. d tiret piąte rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

- 4.2.⁸⁰⁾ Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 3 i 4, nie stosuje się w przypadku wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS modelami latającymi, których masa startowa nie przekracza 0,6 kg.
- 4.3.⁸⁰⁾ Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 6, 7, 10 i 11, nie stosuje się w przypadku wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS modelami latającymi, których masa startowa nie przekracza 0,6 kg, w przypadku wykonywania lotów w odległości większej niż 1 km od granicy lotniska lub 500 m od terenu obiektu chronionego przez strefę P do wysokości nie większej niż 30 m lub do wysokości najwyższej przeszkody, w tym drzew lub obiektów budowlanych, znajdującej się w promieniu do 100 m od operatora.
- 4.4. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 6 i 7, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów modelami latającymi o masie startowej nie większej niż 25 kg w odległości większej niż 6 km od granicy lotniska i do wysokości nie większej niż 100 m nad poziomem terenu.
- 4.5. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 1–5, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów modelami latającymi na uwięzi nie dłuższej niż 100 m.
- 4.6. Modelami latającymi nie wykonuje się lotów nad:
- 1) terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2019 r. poz. 725, 730 i 1309);
 - 2) obiektami jądrowymi, o których mowa w art. 3 pkt 17 ustawy z dnia 29 listopada 2000 r. – Prawo atomowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 792, 1669 i 2227 oraz z 2019 r. poz. 730 i 1495);
 - 3)⁸¹⁾ obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 ust. 2 pkt 1 lit. a i b, pkt 2 lit. a i b oraz pkt 3 lit. a i b ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2018 r. poz. 2142 i 2245 oraz z 2019 r. poz. 1495);
 - 4)⁸²⁾ jednostkami wojskowymi i poligonami;
 - 5)⁸²⁾ osobami i zgromadzeniami osób na wolnym powietrzu, niebędącymi w dyspozycji lub pod kontrolą operatora;
 - 6)⁸²⁾ w strefie EP R40 Słupsk.
- 4.7.⁸³⁾ Loty nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne, wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności.

⁸⁰⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 lit. e rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁸¹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 lit. f tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁸²⁾ Dodany przez § 1 pkt 5 lit. f tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁸³⁾ Dodany przez § 1 pkt 5 lit. g rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

BEZZAŁOGOWE STATKI POWIETRZNE O MASIE STARTOWEJ NIE WIĘKSZEJ NIŻ 150 KG,
UŻYWANE W OPERACJACH W ZASIĘGU WIDOCZNOŚCI WZROKOWEJ VLOS,
ORAZ BEZZAŁOGOWE STATKI POWIETRZNE O MASIE STARTOWEJ NIE WIĘKSZEJ NIŻ 2 KG,
UŻYWANE W OPERACJACH Z WIDOKIEM Z PIERWSZEJ OSOBY FPV, UŻYWANE W CELACH INNYCH
NIŻ REKREACYJNE LUB SPORTOWE⁸⁴⁾

Rozdział 1

Zastosowanie

- 1.1. ⁸⁵⁾ Przepisy załącznika stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 150 kg, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, oraz bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 2 kg, używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV, używanych w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych, rekordowych, eksperymentalnych lub doświadczalnych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot z obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:
 - 1) AMC Polska – (Airspace Management Cell) – Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
 - 2) strefa ADIZ – (Air Defense Identification Zone) – strefę identyfikacji obrony powietrznej;
 - 3) strefa ATZ – (Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego;
 - 4) bezzałogowy statek powietrzny na uwięzi – bezzałogowy statek powietrzny na uwięzi połączonej ze stałym lub ruchomym punktem podłoża;
 - 5)⁸⁶⁾ kamizelka ostrzegawcza – odzież ostrzegawczą o intensywnej barwie w kolorze żółtym, czerwonym, pomarańczowym lub zielonym noszoną na odzieży wierzchniej;
 - 6) kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem – obserwację wzrokową prowadzoną przez operatora lub obserwatora bezzałogowego statku powietrznego bez pomocy przyrządów optycznych, z wyłączeniem szkieł korekcyjnych noszonych w celu korekcji posiadanej wady wzroku;
 - 7) strefa D – (Danger Area) – strefę niebezpieczną;
 - 8) strefa CTR – (Control Zone) – strefę kontrolowaną lotniska;
 - 9) strefa MATZ – (Military Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego lotniska wojskowego;
 - 10) strefa MCTR – (Military Control Area) – strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;

⁸⁴⁾ Tytuł załącznika w brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁸⁵⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁸⁶⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. c tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

- 11) obserwator – osobę wyznaczoną przez operatora, która poprzez obserwację wzrokową bezzałogowego statku powietrznego nieuzbrojonym okiem pomaga operatorowi w bezpiecznym wykonywaniu lotu;
- 12) operator – osobę zdalnie pilotującą bezzałogowy statek powietrzny;
- 13) strefa P – (Prohibited Area) – strefę zakazaną;
- 14)⁸⁷⁾ strefa R – (Restricted Area) – strefę ograniczoną;
- 15) szczególna ostrożność – ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania operatora lub zabezpieczenia i przystosowania miejsca startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego lub terenu, nad którym lot się odbywa, do warunków i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania lotu, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
- 16) operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS – (Visual Line of Sight Operation) – operacje, w których operator lub obserwator bezzałogowego statku powietrznego utrzymują bezpośredni kontakt wzrokowy z bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 17)⁸⁸⁾ operacje z widokiem z pierwszej osoby FPV (First Person View) – operacje, w których operator pilotuje bezzałogowy statek powietrzny, nie utrzymując z nim bezpośredniego kontaktu wzrokowego, określając jego położenie w przestrzeni powietrznej przez obraz przekazywany w czasie rzeczywistym na ziemię przez urządzenia zamontowane na jego pokładzie;
- 18)⁸⁸⁾ bezpieczna odległość – odległość bezzałogowego statku powietrznego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt, umożliwiającą uniknięcie kolizji, wynikającą z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania lotów oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji operatora.

Rozdział 3

Odpowiedzialność

3. Operator:

- 1) zachowuje szczególną ostrożność, unika wszelkiego działania lub zaniechania, które mogłoby:
 - a) spowodować zagrożenie bezpieczeństwa, w tym zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego,
 - b) utrudniać ruch lotniczy,
 - c) zakłócić spokój lub porządek publiczny, oraz
 - d) narazić kogokolwiek na szkodę;
- 2) steruje bezzałogowym statkiem powietrznym w sposób umożliwiający uniknięcie kolizji z innym statkiem powietrznym;
- 3) zapewnia, że bezzałogowy statek powietrzny, którym wykonuje lot, daje pierwszeństwo drogi załogowym statkom powietrznym;
- 4) ponosi odpowiedzialność za decyzję o wykonaniu lotu oraz jego poprawność, a wyznaczenie i udział obserwatora w wykonywaniu lotów nie zwalnia go z odpowiedzialności za bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych;
- 5) używa bezzałogowego statku powietrznego oraz urządzeń sterujących zgodnie z zaleceniami i ograniczeniami określonymi przez producenta, jeżeli zostały opublikowane;
- 6) przed lotem dokonuje kontroli stanu technicznego bezzałogowego statku powietrznego;
- 7) wykonuje loty bezzałogowym statkiem powietrznym, który jest sprawny technicznie.

⁸⁷⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. c tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁸⁸⁾ Dodany przez § 1 pkt 6 lit. c tiret trzecie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

Rozdział 4

Zasady wykonywania lotów

- 4.1. Bezzałogowymi statkami powietrznymi wykonuje się operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS lub operacje z widokiem z pierwszej osoby FPV z zachowaniem następujących warunków:⁸⁹⁾
- 1)⁹⁰⁾ w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS operator lub przynajmniej jeden obserwator utrzymuje kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym w celu określenia jego położenia względem operatora i w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt;
 - 1a)⁹¹⁾ w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS wykonywanych bez obserwatora dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym w momencie dokonywania przez operatora kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem naziemnym bezzałogowego statku powietrznego;
 - 1b)⁹¹⁾ w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV lot jest wykonywany:
 - a) do wysokości nie większej niż 50 m nad poziomem terenu,
 - b) w odległości poziomej nie większej niż 200 m od operatora,
 - c) w odległości poziomej nie mniejszej niż 100 m od zabudowy miejscowości, miast, osiedli lub od zgromadzeń osób na wolnym powietrzu;
 - 2)⁹²⁾ zapewniając pełną kontrolę lotu, w szczególności przez zdalne sterowanie przy użyciu fal radiowych;
 - 3)⁹²⁾ zapewniając w każdej fazie lotu bezpieczną odległość od osób, pojazdów lub innych użytkowników przestrzeni powietrznej niebędących w dyspozycji lub pod kontrolą operatora na wypadek awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;
 - 4) uwzględniając warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;
 - 5) w strefie CTR na warunkach określonych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego;
 - 6) w strefie ATZ za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
 - 7) w strefie D, strefie MCTR lub strefie MATZ jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
 - 8)⁹³⁾ w obszarze strefy R obejmującym przestrzeń powietrzną znajdującą się bezpośrednio nad obszarem parku narodowego za zgodą zarządzającego danym parkiem narodowym i na warunkach przez niego określonych;
 - 8a)⁹⁴⁾ w strefie EP R40 Słupsk jedynie przez statki powietrzne, o których mowa w art. VII ust. 3 Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed

⁸⁹⁾ Wprowadzenie do wyliczenia w brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. d tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁹⁰⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. d tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁹¹⁾ Dodany przez § 1 pkt 6 lit. d tiret trzecie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁹²⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. d tiret czwarte rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁹³⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. d tiret piąte rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁹⁴⁾ Dodany przez § 1 pkt 6 lit. d tiret szóste rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

- rakietami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed rakietami balistycznymi, podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 234), za zgodą, o której mowa w tym przepisie;
- 9) w strefie P jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego obiektem objętym daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
 - 10) w strefie ADIZ po poinformowaniu o lokalizacji i czasie lotów organu służby ruchu lotniczego (ATS) – (Air Traffic Services) odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot, lub AMC Polska;
 - 11) w przypadku wykonywania lotów w obiektach budowlanych za zgodą zarządzającego danym obiektem i zgodnie z uzgodnionymi z nim zasadami bezpieczeństwa;
 - 12) loty wykonywane nad:
 - a) terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne,
 - b) obiektami jądrowymi, o których mowa w art. 3 pkt 17 ustawy z dnia 29 listopada 2000 r. – Prawo atomowe,
 - c)⁹⁵⁾ obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 ust. 2 pkt 1 lit. a i b, pkt 2 lit. a i b oraz pkt 3 lit. a i b ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia,
 - d)⁹⁶⁾ jednostkami wojskowymi i poligonami
– mogą być realizowane jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym terenem, obiektem, obszarem lub urządzeniem;
 - 13)⁹⁷⁾ loty nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi i śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne, wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności;
 - 14)⁹⁷⁾ w przypadku operatora będącego osobą małoletnią loty wykonuje się pod nadzorem osoby dorosłej.
- 4.2. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych podczas wykonywania lotów jest określone w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, będącej częścią programu szkolenia.
- 4.3. Operator może odstąpić od zalecanej metodyki postępowania i postąpić w sposób, który uzna za najskuteczniejszy w zaistniałej sytuacji, jeżeli uzasadniają to okoliczności.
- 4.4.⁹⁸⁾ Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 5, 6, 9 i 10, nie stosuje się w przypadku wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS bezzałogowymi statkami powietrznymi, których masa startowa nie przekracza 0,6 kg, w przypadku wykonywania lotów w odległości większej niż 1 km od granicy lotniska lub 500 m od terenu obiektu chronionego przez strefę P i do wysokości nie większej niż 30 m lub do wysokości najwyższej przeszkody, w tym drzew lub obiektów budowlanych, znajdującej się w promieniu do 100 m od operatora.
- 4.5. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 5 i 6, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi o masie startowej nie większej niż 25 kg w odległości większej niż 6 km od granicy lotniska i do wysokości nie większej niż 100 m nad poziomem terenu.

⁹⁵⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. d tiret siódme podwójne tiret pierwsze rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁹⁶⁾ Dodana przez § 1 pkt 6 lit. d tiret siódme podwójne tiret drugie rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁹⁷⁾ Dodany przez § 1 pkt 6 lit. d tiret ósme rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁹⁸⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. e rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

- 4.6. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 1 i 2, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi na uwięzi nie dłuższej niż 100 m.
- 4.7. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 7 w odniesieniu do strefy D, ppkt 8, 9, 11 i 12, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, z bezpieczeństwem i obronnością państwa, ochroną granicy państwowej, ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego państwa lub poszukiwaniem i ratownictwem.

Rozdział 5

Zasady eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych

- 5.1. Warunkiem eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych jest:
- 1) oznaczenie wszystkich, użytkowanych przez podmiot statków powietrznych poprzez umieszczenie na powierzchni statku powietrznego tabliczki znamionowej zawierającej nazwę podmiotu będącego właścicielem statku powietrznego;
 - 2) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w światła ostrzegawcze zamontowane w sposób zapewniający dookólną emisję światła, widoczne z góry i z dołu w przypadku wykonywania lotów wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
 - 3) w przypadku podmiotu świadczącego usługi lotnicze – uwzględnienie w instrukcji operacyjnej zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy, opracowanych w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
 - 4) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w system Failsafe zaprogramowany w sposób zgodny z zaleceniami profilaktycznymi, o których mowa w ppkt 3;
 - 5) noszenie kamizelki ostrzegawczej przez operatora wykonującego czynności lotnicze.
- 5.2. Warunku, o którym mowa w pkt 5.1 ppkt 2, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów w obiektach budowlanych.
- 5.3. Instrukcja operacyjna:
- 1) jest opracowywana przez podmiot świadczący usługi lotnicze;
 - 2) określa bezpieczny sposób świadczenia usług lotniczych i zawiera w szczególności:
 - a) dane podmiotu świadczącego usługi lotnicze,
 - b) wykaz wykorzystywanych bezzałogowych statków powietrznych,
 - c) dane personelu ze wskazaniem posiadanych przez personel uprawnień,
 - d) proces analizy ryzyka wykonywanych operacji lotniczych w odniesieniu do wykorzystywanych bezzałogowych statków powietrznych,
 - e) listę czynności kontrolnych dokonywanych przed startem i po lądowaniu,
 - f) procedury i zasady wykonywania operacji lotniczych,
 - g) procedury awaryjne;
 - 3) na żądanie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest przedstawiana przez podmiot świadczący usługi lotnicze do wglądu;
 - 4) jest uzupełniana i zmieniana w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności;
 - 5) uwzględnia zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawane na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy.

5.4. Warunków, o których mowa w pkt 5.1 – 5.3, nie stosuje się:

- 1) do państwowych bezzałogowych statków powietrznych;
- 2) w przypadku wykonywania lotów w celu realizacji ustawowych zadań w zakresie ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego państwa i jego porządku konstytucyjnego przez służby specjalne, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2018 r. poz. 2387, 2245 i 2399 oraz z 2019 r. poz. 53, 125 i 1091).

BEZZAŁOGOWE STATKI POWIETRZNE O MASIE STARTOWEJ NIE WIĘKSZEJ NIŻ 25 KG,
UŻYWANE W OPERACJACH POZA ZASIĘGIEM WIDOCZNOŚCI WZROKOWEJ BVLOS,
Z WYŁĄCZENIEM BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH O MASIE STARTOWEJ
NIE WIĘKSZEJ NIŻ 2 KG, UŻYWANYCH W OPERACJACH Z WIDOKIEM Z PIERWSZEJ OSOBY FPV

Rozdział 1

Zastosowanie

- 1.1. Przepisy załącznika stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 25 kg, używanych w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS, wykonujących loty poza strefą wydzieloną z ogólnodostępnej dla lotnictwa przestrzeni powietrznej, o której mowa w art. 126 ust. 4 ustawy. Przepisów nie stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 2 kg, używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów operacyjnych, specjalistycznych, automatycznych, szkoleniowych, eksperymentalnych lub doświadczalnych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot od obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:
 - 1) AMC Polska – (Airspace Management Cell) – Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
 - 2) ATS – (Air Traffic Services) – służby ruchu lotniczego;
 - 3) bezpieczna odległość – odległość bezzałogowego statku powietrznego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt, umożliwiającą uniknięcie kolizji, wynikającą z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania lotów oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji operatora;
 - 4) kamizelka ostrzegawcza – odzież ostrzegawczą o intensywnej barwie w kolorze żółtym, czerwonym, pomarańczowym lub zielonym noszoną na odzieży wierzchniej;
 - 5) lot automatyczny – operację, w której bezzałogowy statek powietrzny w sposób automatyczny realizuje start i lądowanie w wyznaczonym miejscu oraz lot po zaprogramowanej trasie, gdy operator jedynie pełni zdalny nadzór nad operacją, zachowując możliwość niezwłocznego przejęcia zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym lub podjęcia innych działań na wypadek wystąpienia sytuacji niebezpiecznej;

⁹⁹⁾ Dodany przez § 1 pkt 7 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

- 6) operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS – (Beyond Visual Line of Sight Operation) – operacje, w których operator bezzałogowego statku powietrznego nie utrzymuje bezpośredniego kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 7) operator – osobą zdalnie pilotującą bezzałogowy statek powietrzny albo nadzorującą lot i zarządzającą lotem bezzałogowego statku powietrznego lub grupą bezzałogowych statków powietrznych w lotach automatycznych, a w przypadku wykonywania operacji wojskowym statkiem powietrznym – również wyszkolony personel posiadający uprawnienia do wykonywania operacji na danym typie bezzałogowego statku powietrznego;
- 8) PKOB – Polską Klasyfikację Obiektów Budowlanych wprowadzoną rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 1999 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Obiektów Budowlanych (PKOB) (Dz. U. poz. 1316 oraz z 2002 r. poz. 170);
- 9) strefa ADIZ – (Air Defense Identification Zone) – strefę identyfikacji obrony powietrznej;
- 10) strefa ATZ – (Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego;
- 11) strefa CTR – (Control Zone) – strefę kontrolowaną lotniska;
- 12) strefa D – (Danger Area) – strefę niebezpieczną;
- 13) strefa MATZ – (Military Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego lotniska wojskowego;
- 14) strefa MCTR – (Military Control Area) – strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;
- 15) strefa P – (Prohibited Area) – strefę zakazaną;
- 16) strefa R – (Restricted Area) – strefę ograniczoną;
- 17) system teleinformatyczny – określony przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego zespół współpracujących ze sobą urządzeń informatycznych i oprogramowania, zapewniający przetwarzanie i przechowywanie, a także wysyłanie i odbieranie danych przez sieci telekomunikacyjne za pomocą właściwego dla danego rodzaju sieci telekomunikacyjnego urządzenia końcowego w rozumieniu art. 2 pkt 43 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2018 r. poz. 1954, 2245 i 2354 oraz z 2019 r. poz. 643, 730 i 1030);
- 18) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania operatora lub zabezpieczenia i przystosowaniu miejsca startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego lub obszaru, nad którym lot się odbywa, do warunków i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania lotu, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
- 19) środki komunikacji elektronicznej – rozwiązania techniczne, w tym urządzenia teleinformatyczne i współpracujące z nimi narzędzia programowe, umożliwiające indywidualne porozumiewanie się na odległość przy wykorzystaniu transmisji danych między systemami teleinformatycznymi, a w szczególności pocztę elektroniczną;
- 20) wielowirnikowiec – wiropląt utrzymywany w locie głównie przez reakcję powietrza na więcej niż dwóch wirnikach nośnych.

Rozdział 3

Odpowiedzialność

3.1. Operator:

- 1) zachowuje szczególną ostrożność, unika wszelkiego działania lub zaniechania działania, które mogłoby:
 - a) spowodować zagrożenie bezpieczeństwa, w tym zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego,
 - b) utrudniać ruch lotniczy,

- c) zakłócić spokój lub porządek publiczny,
 - d) narazić kogokolwiek na szkodę,
 - e) utrudniać lub uniemożliwiać bezpieczne wykonywanie lotu i obserwację lub monitorowanie otoczenia bezzałogowego statku powietrznego za pomocą urządzeń zamontowanych na jego pokładzie lub będących jego wyposażeniem naziemnym, w szczególności kamery, transpondera lub innych urządzeń umożliwiających zwiększenie bezpieczeństwa wykonywania lotu oraz zachowanie bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych lub przeszkód;
- 2) steruje bezzałogowym statkiem powietrznym w sposób umożliwiający uniknięcie kolizji z innym statkiem powietrznym lub przeszkodą;
 - 3) nadzoruje lot i zarządza lotem bezzałogowego statku powietrznego lub grupą bezzałogowych statków powietrznych w lotach automatycznych za pośrednictwem systemu teleinformatycznego sterującego tymi statkami;
 - 4) zapewnia, że bezzałogowy statek powietrzny, którym wykonuje lot albo którego lot nadzoruje i którego lotem zarządza podczas lotu automatycznego, daje pierwszeństwo drogi załogowym statkom powietrznym;
 - 5) ponosi odpowiedzialność za decyzję o wykonaniu lotu i jego poprawność;
 - 6) używa bezzałogowego statku powietrznego oraz urządzeń sterujących zgodnie z zaleceniami i ograniczeniami określonymi przez producenta dla danego typu bezzałogowego statku powietrznego oraz, jeżeli zostały opublikowane, zgodnie z zaleceniami profilaktycznymi Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie bezzałogowych statków powietrznych, wydanymi na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy, opracowanymi w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
 - 7) przed lotem i po locie dokonuje kontroli stanu technicznego bezzałogowego statku powietrznego;
 - 8) wykonuje lot bezzałogowym statkiem powietrznym, który jest sprawny technicznie.
- 3.2. W przypadku gdy operator mający wykonać lot automatyczny nie znajduje się w miejscu startu, kontrolę stanu technicznego używanego bezzałogowego statku powietrznego zapewnia podmiot, o którym mowa w pkt 7.1.

Rozdział 4

Ogólne warunki wykonywania lotów

- 4.1. Bezzałogowy statek powietrzny wykonuje operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS, w przypadku wykonywania lotów:
- 1) operacyjnych – realizowanych w ramach lub na potrzeby działań:
 - a) lotnictwa państwowego,
 - b) Służby Celno-Skarbowej,
 - c) związanych z zapobieganiem lub zwalczaniem klęsk żywiołowych lub katastrof,
 - d) związanych z systemem opieki zdrowotnej,
 - e) poszukiwawczych lub ratowniczych,
 - f) związanych z ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego państwa,
 - g) związanych z rozpoznawaniem zagrożeń z zakresu bezpieczeństwa i ochrony środowiska;
 - 2) specjalistycznych – realizowanych w ramach lub na potrzeby:
 - a) dozoru, monitoringu, kontroli lub ochrony:
 - obiektów inżynierii lądowej lub wodnej w rozumieniu PKOB,

- obszarów leśnych lub wodnych,
 - osób lub mienia,
 - b) działań:
 - geodezyjnych,
 - związanych z gospodarką rolną lub leśną;
 - c) lotów badawczych, testowych, próbnych lub demonstracyjnych;
- 3) automatycznych – realizowanych w ramach lub na potrzeby:
- a) dozoru, monitoringu, kontroli lub ochrony:
 - obiektów inżynierii lądowej lub wodnej w rozumieniu PKOB,
 - obszarów leśnych lub wodnych,
 - b) działań agrolotniczych,
 - c) dostaw medycznych,
 - d) lotów badawczych, testowych, próbnych lub demonstracyjnych;
- 4) szkoleniowych – realizowanych w ramach działalności szkoleniowej, o której mowa w art. 95a ustawy.
- 4.2. Do wykonywania lotów, o których mowa w pkt 4.1, są uprawnione podmioty, które otrzymały zgodę Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na wykonywanie tego rodzaju lotów, o której mowa w rozdziale 8.
- 4.3. Loty, o których mowa w pkt 4.1, wykonuje się po opublikowaniu przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego informacji o planowanych i realizowanych lotach bezzałogowych statków powietrznych.
- 4.4. Instytucja zapewniająca służbę ruchu lotniczego publikuje informacje o:
- 1) planowanych lotach bezzałogowych statków powietrznych:
 - a) co najmniej 2 dni przed dniem wykonania lotu – w przypadku lotów operacyjnych, specjalistycznych, automatycznych i szkoleniowych,
 - b) w dniu wykonania lotu – w przypadku lotów operacyjnych, jeżeli nie było możliwości wcześniejszego zaplanowania lotu;
 - 2) realizowanych lotach z podaniem:
 - a) trasy lotu lub obszaru, w którym lot będzie się odbywał,
 - b) wysokości lotu nad uśrednionym poziomem morza (AMSL) na całej długości trasy lub na poszczególnych odcinkach trasy,
 - c) planowanego przez operatora czasu lotu,
 - d) znaku rozpoznawczego bezzałogowego statku powietrznego.
- 4.5. Czynności polegające na:
- 1) informowaniu instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego o zamiarze wykonania lotu oraz o jego zakończeniu,
 - 2) informowaniu operatora przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego o warunkach, na jakich lot ma być wykonywany w strefach, o których mowa w pkt 5.1,
 - 3) publikowaniu przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego informacji o planowanych lub realizowanych lotach bezzałogowych statków powietrznych oraz innych informacji o okolicznościach mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów tych statków
- dokonuje się za pośrednictwem systemu teleinformatycznego lub środków komunikacji elektronicznej, określonych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego.
- 4.6. Przepisów pkt 4.3 i 4.4 nie stosuje się w przypadku bezzałogowych statków powietrznych realizujących loty na potrzeby działań służb specjalnych, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2018 r. poz. 2387, 2245 i 2399 oraz z 2019 r. poz. 53, 125 i 1091).

Rozdział 5

Szczegółowe warunki wykonywania lotów

5.1. Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) po poinformowaniu instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego o zamiarze wykonania lotu co najmniej 7 dni przed dniem wykonania lotu;
- 2) z uwzględnieniem uwag przekazanych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego w zakresie trasy i obszaru, w którym będzie się odbywał lot;
- 3) loty operacyjne, specjalistyczne lub szkoleniowe:
 - a) do wysokości nie większej niż 120 m nad poziomem terenu,
 - b) z prędkością nie większą niż 150 km/h;
- 4) loty automatyczne:
 - a) do wysokości 50 m nad poziomem terenu lub do wysokości 50 m nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 100 m od miejsca wykonywania lotu,
 - b) w odległości poziomej mniejszej niż 100 m od zabudowy miejscowości, miast lub osiedli za zgodą i na warunkach władz miejscowości lub miasta,
 - c) z prędkością nie większą niż 150 km/h;
- 5) loty szkoleniowe w odległości poziomej co najmniej 150 m od osiedli i innych skupisk ludności oraz w odległości poziomej nie większej niż 500 m od operatora wykonującego lot;
- 6) zapewniając pełną kontrolę lotu;
- 7) z zachowaniem bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt, uwzględniając przy tym warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;
- 8) w strefie CTR na warunkach określonych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego;
- 9) w strefie ATZ, strefie D, strefie MATZ, strefie MCTR lub strefie P za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
- 10) w obszarze strefy R obejmującym przestrzeń powietrzną znajdującą się bezpośrednio nad obszarem parku narodowego za zgodą zarządzającego danym parkiem narodowym i na warunkach przez niego określonych;
- 11) w strefie EP R40 Słupsk jedynie przez statki powietrzne, o których mowa w art. VII ust. 3 Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed raketami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed raketami balistycznymi, podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 234), za zgodą, o której mowa w tym przepisie;
- 12) w strefie ADIZ po poinformowaniu o lokalizacji i czasie lotów organu ATS odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot, lub AMC Polska;
- 13) w obiektach budowlanych za zgodą zarządzającego obiektem i na warunkach przez niego określonych oraz w sposób niezagrażający osobom trzecim;

- 14) loty, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 2–4, wykonywane nad:
 - a) terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2019 r. poz. 725, 730 i 1309),
 - b) obiektami jądrowymi, o których mowa w art. 3 pkt 17 ustawy z dnia 29 listopada 2000 r. – Prawo atomowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 792, 1669 i 2227 oraz z 2019 r. poz. 730 i 1495),
 - c) obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 ust. 2 pkt 1 lit. a i b, pkt 2 lit. a i b oraz pkt 3 lit. a i b ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2018 r. poz. 2142 i 2245 oraz z 2019 r. poz. 1495),
 - d) jednostkami wojskowymi i poligonami
– za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym terenem, obiektem, obszarem lub urządzeniem;
 - 15) loty wykonywane nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi i śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne, wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności.
- 5.2. W przypadku wykonywania lotów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i porządku publicznego, z bezpieczeństwem i obronnością państwa, ochroną granicy państwowej, ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego państwa lub poszukiwaniem i ratownictwem w:
 - 1) strefie P – przepisu pkt 5.1 ppkt 9 nie stosuje się;
 - 2) obszarze strefy R obejmującym przestrzeń powietrzną znajdującą się bezpośrednio nad terenem parku narodowego – przepisu pkt 5.1 ppkt 10 nie stosuje się.
 - 5.3. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych podczas wykonywania lotów jest określone w pkt 5.4 oraz w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, będącej częścią programu szkolenia, a także w instrukcji operacyjnej, o której mowa w pkt 7.1.
 - 5.4. W przypadku utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym lub utraty bezzałogowego statku powietrznego operator bezzwłocznie:
 - 1) powiadamia telefonicznie, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej lub systemu teleinformatycznego, o którym mowa w pkt 4.5, właściwy organ ATS oraz próbuje odzyskać łączność z bezzałogowym statkiem powietrznym;
 - 2) przekazuje właściwemu organowi ATS następujące informacje:
 - a) bieżącą lokalizację bezzałogowego statku powietrznego określaną za pomocą urządzenia odpowiedzialnego za lokalizację awaryjną, o której mowa w pkt 6.1 ppkt 3 lit. d,
 - b) ostatnią znaną lokalizację bezzałogowego statku powietrznego, w przypadku niedziałania urządzenia odpowiedzialnego za lokalizację awaryjną, o której mowa w pkt 6.1 ppkt 3 lit. d,
 - c) godzinę utraty łączności,
 - d) ostatnią zarejestrowaną prędkość, wysokość i kurs bezzałogowego statku powietrznego,
 - e) przewidywany czas do wyczerpania zapasu paliwa lub wyczerpania akumulatorów zasilających układ napędowy.
 - 5.5. Warunku, o którym mowa w pkt. 5.1 ppkt 1, nie stosuje się do lotów operacyjnych, w przypadku gdy nie było możliwości wcześniejszego zaplanowania lotu. Podmiot wykonujący lot operacyjny niezwłocznie zawiadamia instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego o zamiarze wykonania lotu.

Rozdział 6

Wymagania dotyczące bezzałogowych statków powietrznych

6.1. Loty operacyjne, specjalistyczne, automatyczne i szkoleniowe wykonuje się bezzałogowym statkiem powietrznym:

- 1) wpisanym do ewidencji statków powietrznych, prowadzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy, lub do obcego rejestru lub obcej ewidencji cywilnych statków powietrznych;
- 2) wyposażonym:
 - a) w przypadku bezzałogowego statku powietrznego będącego samolotem w światło:
 - zielone świecące światłem ciągłym, umieszczone na prawym skrzydle, widoczne nad i pod płaszczyzną poziomą skrzydła,
 - czerwone świecące światłem ciągłym, umieszczone na lewym skrzydle, widoczne nad i pod płaszczyzną poziomą skrzydła,
 - białe, błyskowe, umieszczone na szczycie statecznika pionowego lub – w przypadku jego braku – na górnej powierzchni kadłuba w sposób zapewniający dookólną emisję światła,
 - b) w przypadku bezzałogowego statku powietrznego będącego wielowirnikowcem, śmigłowcem albo aerostatem w światło białe, błyskowe, umieszczone na górnej powierzchni kadłuba w sposób zapewniający dookólną emisję światła;
- 3) wyposażonym w urządzenia lub systemy zamontowane na jego pokładzie lub będące jego wyposażeniem naziemnym, umożliwiające:
 - a) zachowanie założonych parametrów lotu,
 - b) bieżące monitorowanie parametrów lotu, w tym określenie:
 - toru lotu,
 - prędkości lotu,
 - wysokości lotu za pomocą wysokościomierza barometrycznego,
 - stopnia naładowania akumulatorów zasilających lub stopnia zużycia paliwa,
 - jakości i mocy sygnału łączności pomiędzy bezzałogowym statkiem powietrznym a stacją zdalnego sterowania,
 - c) lokalizację podstawową – określenie bieżącego położenia, prędkości, wysokości i kierunku lotu bezzałogowego statku powietrznego celem przekazania tych danych do instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego za pośrednictwem systemu teleinformatycznego lub telefonicznie na żądanie organu ATS,
 - d) lokalizację awaryjną – określenie przez operatora bieżącego położenia bezzałogowego statku powietrznego w przypadku bezpowrotnej utraty możliwości sterowania tym statkiem lub występowania przerw w łączności pomiędzy stacją zdalnego sterowania bezzałogowego statku powietrznego a tym statkiem,
 - e) automatyczne wykonanie procedury awaryjnej, w tym:
 - zakończenie lotu przez lądowanie awaryjne albo
 - kontynuowanie lotu po zaprogramowanej przed lotem trasie, albo
 - dolot do zaprogramowanego przed lotem miejsca,
 - f) rejestrowanie parametrów lotu od momentu uruchomienia systemu sterowania bezzałogowego statku powietrznego do momentu wyłączenia tego systemu;
- 4) wyposażonym w kamerę pozwalającą na obserwację otoczenia bezzałogowego statku powietrznego w celu zmniejszenia ryzyka kolizji z innym statkiem powietrznym lub przeszkodą.

- 6.2. Warunku, o którym mowa w pkt 6.1 ppkt 1, nie stosuje się w przypadku bezzałogowych statków powietrznych realizujących loty na potrzeby działań służb specjalnych, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu.

Rozdział 7

Warunki eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych

- 7.1. Warunkiem eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych w lotach operacyjnych, specjalistycznych, szkoleniowych i automatycznych jest posiadanie i stosowanie przez podmiot realizujący te loty instrukcji operacyjnej sporządzonej w języku polskim lub angielskim:
- 1) zawierającej co najmniej:
 - a) nazwę i adres siedziby podmiotu świadczącego usługi lotnicze, jego numer telefonu, adres poczty elektronicznej, numer identyfikacji podatkowej (NIP) albo numer w innym rejestrze, w którym podmiot został zarejestrowany,
 - b) wykaz wykorzystywanych bezzałogowych statków powietrznych wraz z ich znakami rozpoznawczymi,
 - c) imię i nazwisko, numer świadectwa kwalifikacji oraz datę ważności ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora wykonującego albo nadzorującego lot,
 - d) ocenę i informację o sposobie ograniczania ryzyka wykonywanych operacji lotniczych,
 - e) ogólną listę czynności kontrolnych dokonywanych przed startem i po lądowaniu,
 - f) procedury i zasady wykonywania operacji lotniczych,
 - g) ogólne procedury awaryjne,
 - h) procedurę zapewniania kontroli stanu technicznego bezzałogowych statków powietrznych;
 - 2) uzupełnianej i zmienianej w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności;
 - 3) uwzględniającej zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydane na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy, jeżeli zostały opublikowane.
- 7.2. Warunkiem eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych w lotach operacyjnych, specjalistycznych i szkoleniowych jest noszenie kamizelki ostrzegawczej przez operatora wykonującego lot lub – jeżeli operator nie znajduje się na otwartej przestrzeni – oznaczenie w sposób widoczny miejsca jego przebywania.
- 7.3. Warunków, o których mowa w pkt 7.2, nie stosuje się:
- 1) do państwowych bezzałogowych statków powietrznych;
 - 2) do bezzałogowych statków powietrznych realizujących loty na potrzeby działań Służby Celno-Skarbowej;
 - 3) w przypadku wykonywania lotów w celu realizacji ustawowych zadań w zakresie ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego państwa i jego porządku konstytucyjnego przez służby specjalne, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu.

Rozdział 8

Uzyskiwanie zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych, szkoleniowych i automatycznych

- 8.1. Otrzymanie zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych, szkoleniowych i automatycznych następuje na wniosek podmiotu, który zamierza wykonywać tego rodzaju loty, po sprawdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, czy podmiot spełnia wymagania określone w rozdziale 6 oraz w pkt 7.1.
- 8.2. Zgoda, o której mowa pkt 8.1, jest wydawana na okres 12 miesięcy.
- 8.3. Do wniosku o wydanie zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych, szkoleniowych lub automatycznych podmiot dołącza:
 - 1) instrukcję operacyjną, o której mowa w pkt 7.1, kopie dokumentów potwierdzających kwalifikacje operatorów oraz kopię ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podmiotu albo
 - 2) oświadczenie o posiadaniu przez wnioskodawcę:
 - a) instrukcji operacyjnej, o której mowa w pkt 7.1,
 - b) kopii dokumentów potwierdzających kwalifikacje operatorów,
 - c) ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej
 - w przypadku lotów państwowym bezzałogowym statkiem powietrznym albo lotów w celu realizacji ustawowych zadań w zakresie ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego państwa i jego porządku konstytucyjnego przez służby specjalne, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu.
- 8.4. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego informuje za pomocą środków komunikacji elektronicznej instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego o podmiotach, które uzyskały zgodę na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych, automatycznych i szkoleniowych. Informacja jest przekazywana w ciągu 2 dni roboczych od dnia wydania zgody przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

WYMAGANIA DOTYCZĄCE UBEZPIECZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ OSÓB
EKSPLOATUJĄCYCH STATKI POWIETRZNE, O KTÓRYCH MOWA W § 2 ROZPORZĄDZENIA,
ORAZ MINIMALNE WYSOKOŚCI SUM GWARANCYJNYCH TEGO UBEZPIECZENIA

Rozdział 1

Przepisy ogólne

- 1.1.¹⁰⁰⁾ Załącznik określa wymagania dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osób eksploatujących: lotnie, parolotnie, którymi jest możliwy start pieszy, inne urządzenia latające, którymi możliwy jest start pieszy, spadochrony oraz bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej do 20 kg, zwanych dalej „osobami eksploatującymi”, za szkody wyrządzone w związku z ruchem tych statków, zwanego dalej „ubezpieczeniem OC”, w szczególności zakres ubezpieczenia OC, termin powstania obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC oraz minimalną sumę gwarancyjną tego ubezpieczenia.
- 1.2. Przy zawieraniu umowy ubezpieczenia OC osób eksploatujących nie jest konieczne określanie egzemplarzy statków powietrznych. W ubezpieczeniu OC określa się jedynie rodzaj statków powietrznych.
- 1.3. Ubezpieczenie OC może być zawierane także przez podmiot szkolący lub inny podmiot organizujący loty, skoki spadochronowe lub zrzuty, jako ubezpieczenie zbiorowe i bezimienne, bez konieczności indywidualnego zawierania tego ubezpieczenia przez każdego uczestnika szkolenia, lotów, skoków lub zrzutów.
2. Ilekroć w załączniku jest mowa o:
 - 1) osobie trzeciej – rozumie się przez to osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej niebędącą ubezpieczającym, pasażerem lub członkiem załogi;
 - 2) pasażerze – rozumie się przez to osobę uczestniczącą w locie za zgodą dowódcy statku powietrznego, niebędącą członkiem załogi;
 - 3) parolotni – rozumie się przez to parolotnię, parolotnię z napędem oraz motoparalotnię, którą możliwy jest start pieszy;
 - 4) SDR – (Specjalne Prawa Ciągnięcia) – rozumie się przez to międzynarodową jednostkę wymiany o charakterze pieniądza bezgotówkowego, określoną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.
- 3.1. Ubezpieczenie OC może być zawarte jako rozszerzenie warunków innego rodzaju ubezpieczenia, w tym nieobowiązkowego.
- 3.2. Osoby eksploatujące statki powietrzne mogą ubezpieczyć się łącznie w ramach wspólnej sumy gwarancyjnej, jeżeli:
 - 1) wykonują ten sam rodzaj działalności lotniczej oraz są zagrożone tym samym rodzajem ryzyka;
 - 2) wysokość sum gwarancyjnych odpowiada wysokościami limitów zawartych w załączniku.
- 3.3. Osoby eksploatujące statki powietrzne prowadzące więcej niż jedną działalność lotniczą, mogą w jednym ubezpieczeniu OC objąć wszystkie ryzyka, którymi są zagrożone, jeżeli suma gwarancyjna ubezpieczenia będzie nie niższa niż najwyższa suma gwarancyjna określona w załączniku lub przepisach wydanych na podstawie art. 209 ust. 7 ustawy, odpowiednio dla prowadzonych działalności.

¹⁰⁰⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 11 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

4. Równowartość w złotych kwot podanych w SDR ustala się przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski, obowiązującego w dniu:
 - 1) wyrządzenia szkody – dla jej likwidacji;
 - 2) zawarcia umowy ubezpieczenia OC – dla jej zawarcia.

Rozdział 2

Ubezpieczenie OC osób eksploatujących statki powietrzne

5. Ubezpieczeniem OC osób eksploatujących statki powietrzne jest objęta odpowiedzialność cywilna tych osób w rozumieniu art. 206 ustawy za szkody wynikłe w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej, powstałe w związku z ruchem statków powietrznych, a także spowodowane przez jakąkolwiek osobę, zwierzę lub rzecz z nich wypadającą oraz przez użycie spadochronu w celach ratowniczych.
- 6.1. Ubezpieczenie OC osób eksploatujących obejmuje szkody polegające na:
 - 1) uszkodzeniu ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci osoby trzeciej;
 - 2) uszkodzeniu mienia osoby trzeciej na powierzchni ziemi, wody lub w powietrzu.
- 6.2. Ubezpieczenie OC osób eksploatujących nie obejmuje szkód, o których mowa w pkt 6.1, powstałych wskutek działań wojennych, stanu wojennego, rozruchów i zamieszek oraz aktów terroru.
- 6.3. Ubezpieczenie OC osoby eksploatującej obejmuje również szkody polegające na uszkodzeniu ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci pasażera, jeżeli tylko zdarzenie, które je spowodowało, miało miejsce na pokładzie statku powietrznego lub podczas czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem.
7. Obowiązek ubezpieczenia OC osób eksploatujących statki powietrzne powstaje w dniu rozpoczęcia lotu lub skoku, wykonywanego w całości lub części w polskiej przestrzeni powietrznej.
8. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC, o którym mowa w pkt 6.1, osób eksploatujących lotnie, parolotnie oraz spadochrony w zakresie szkód wyrządzonych osobom trzecim w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 10 000 SDR.
9. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC, o którym mowa w pkt 6.1, osób eksploatujących bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej od 5 do 20 kg, w zakresie szkód wyrządzonych osobom trzecim w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 3 000 SDR.
10. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC osób eksploatujących prototyp statku powietrznego lub statek powietrzny, o którym mowa w pkt 1.1, dla którego nie wydano jeszcze dokumentów zdatności do lotu, skoku lub użycia, dopuszczony do lotu lub skoku zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy lub na podstawie zgody Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o której mowa w art. 49 ust. 1 ustawy, w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 10 000 SDR, a w odniesieniu do pasażera, z tytułu jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 20 000 SDR.
11. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC osób eksploatujących statki powietrzne, w odniesieniu do pasażera, z tytułu jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 20 000 SDR.

SPOSÓB PROWADZENIA EWIDENCJI STATKÓW POWIETRZNYCH, ZAWARTOŚĆ ŚWIADECTWA EWIDENCJI,
TRYB SKŁADANIA WNIOSKÓW O WPIS DO EWIDENCJI I ZGŁASZANIA ZMIANY DANYCH EWIDENCYJNYCH,
ZNAKI ROZPOZNAWCZE I INNE ZNAKI I NAPISY STATKÓW POWIETRZNYCH
ORAZ ICH OPIS I ROZMIESZCZENIE

Rozdział 1

Sposób prowadzenia ewidencji statków powietrznych, zawartość świadectwa ewidencji oraz tryb składania wniosków o wpis do ewidencji i zgłaszania zmiany danych ewidencyjnych

1.1. W ewidencji:

- 1) księgi ewidencji znaków rozpoznawczych – zawierają dane niezbędne do ustalenia, jakie znaki rozpoznawcze zostały nadane danemu egzemplarzowi statku powietrznego;
- 2) zbiór dokumentów – zawiera dokumenty wymagane przy wpisywaniu statku powietrznego do ewidencji, w tym dokumenty dotyczące zmiany danych wpisanych do ewidencji oraz wykreślenia statku powietrznego z ewidencji;
- 3) zapisy elektroniczne – dotyczą statków powietrznych wpisanych do ewidencji.

1.2.1. Zgłoszenie do ewidencji statków powietrznych dla statku powietrznego wymienionego:

- 1) w § 5 ust. 1 rozporządzenia, z wyłączeniem motolotni, zawiera:
 - a) 2 fotografie statku powietrznego¹⁰²⁾ (z przodu i z boku) o wymiarach 10 x 15 cm lub ich zapis cyfrowy,
 - b) imię i nazwisko albo nazwę (firmę) oraz adres zamieszkania albo siedziby i korespondencyjny właściciela statku powietrznego¹⁰²⁾,
 - c) imię i nazwisko albo nazwę (firmę) oraz adres zamieszkania albo siedziby i korespondencyjny osoby faktycznie władającej statkiem powietrznym¹⁰²⁾ na podstawie umowy z właścicielem,
 - d) dane statku powietrznego¹⁰²⁾ obejmujące:
 - typ, model lub nazwę,
 - oznaczenie fabryczne, jeżeli jest inne niż w tiret pierwszym,
 - podkategorię i kategorię zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych,
 - producenta statku powietrznego¹⁰²⁾ – imię i nazwisko albo nazwę i adres,
 - serię i numer fabryczny,
 - aktualne podstawowe dane techniczne statku powietrznego¹⁰²⁾ pozwalające określić jego rodzaj i charakterystykę, np.:
 - – masę,
 - – rodzaj napędu,
 - – rodzaj konstrukcji,
 - – liczbę miejsc,
 - e) dokumenty potwierdzające istnienie wobec statku powietrznego¹⁰²⁾ prawa własności i ograniczonych praw rzeczowych;

¹⁰¹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 12 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

¹⁰²⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez § 1 pkt 8 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

- 2) w § 5 ust. 2 rozporządzenia oraz motolotni zawiera:
 - a) fotografię urządzenia latającego lub jej zapis cyfrowy,
 - b) imię i nazwisko albo nazwę (firmę) oraz adres zamieszkania albo siedziby i korespondencyjny właściciela urządzenia latającego,
 - c) imię i nazwisko albo nazwę (firmę) oraz adres zamieszkania albo siedziby i korespondencyjny osoby faktycznie władającej urządzeniem latającym na podstawie umowy z właścicielem,
 - d) dane urządzenia latającego obejmujące:
 - typ, model lub nazwę,
 - oznaczenie fabryczne, jeżeli jest inne niż w tiret pierwszym,
 - podkategorię i kategorię zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych,
 - producenta urządzenia latającego – imię i nazwisko albo nazwę i adres,
 - serię i numer fabryczny,
 - aktualne podstawowe dane techniczne urządzenia latającego pozwalające określić jego rodzaj i charakterystykę, np.:
 - masę,
 - rodzaj napędu,
 - rodzaj konstrukcji,
 - liczbę miejsc.

1.2.2. Po sprawdzeniu kompletności zgłoszenia wydaje się świadectwo ewidencji statku powietrznego, zwane dalej „świadectwem ewidencji”.

1.2.3. W przypadku niekompletnego zgłoszenia Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy wzywa zgłaszającego do uzupełnienia zgłoszenia w terminie 14 dni od dnia wezwania pod rygorem pozostawienia zgłoszenia bez rozpatrzenia.

1.3.1. Świadectwo ewidencji sporządza się w języku polskim i angielskim.

1.3.2. Świadectwo ewidencji zawiera:

- 1) dane statku powietrznego¹⁰²⁾ obejmujące:
 - a) typ, model lub nazwę,
 - b) oznaczenie fabryczne, jeżeli jest inne niż w lit. a,
 - c) podkategorię i kategorię zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych,
 - d) producenta statku powietrznego¹⁰²⁾ – imię i nazwisko albo nazwę i adres,
 - e) serię i numer fabryczny;
- 2) imię i nazwisko albo nazwę (firmę) oraz adres zamieszkania albo siedziby właściciela statku powietrznego¹⁰²⁾;
- 3) datę wpisania do ewidencji statków powietrznych;
- 4) nazwę podmiotu wystawiającego świadectwo;
- 5) podpis osoby upoważnionej do wydania świadectwa;
- 6) miejsce na ewentualne adnotacje lub uwagi;
- 7) numer w ewidencji statków powietrznych;
- 8) znak rozpoznawczy.

1.3.3. Potwierdzenie wydania świadectwa ewidencji wpisuje się w książce urządzenia latającego.

- 1.3.4. Przydział znaków rozpoznawczych na potrzeby oceny zdolności do lotu urządzeń latających, na wniosek złożony przez producenta lub podmiot dokonujący oceny zdolności urządzeń latających, potwierdza się wydaniem zaświadczenia.
- 1.4.1. Zgłoszenia zmiany danych dokonuje się w formie pisemnego wniosku, z dołączonym do niego świadectwem ewidencji oraz dokumentami potwierdzającymi te zmiany.
- 1.4.2. Zgłoszenie zmiany danych powoduje konieczność wydania nowego świadectwa ewidencji.

Rozdział 2

Znaki rozpoznawcze dla statku powietrznego wpisanego do ewidencji statków powietrznych

- 2.1. Znakiem rozpoznawczym jest znak przynależności państwowej oraz znak ewidencyjny. Znak ewidencyjny składa się z grupy liter albo cyfr.
 - 2.1.1. Znak przynależności państwowej umieszcza się przed znakiem ewidencyjnym. Oba znaki rozdziela się poziomą kreską.
 - 2.1.2. Znakiem polskiej przynależności państwowej są litery „SP”.
 - 2.1.3. Znak ewidencyjny składający się z liter nie może zaczynać się od litery Q oraz tworzyć grupy liter sygnału niebezpieczeństwa SOS lub podobnych sygnałów, a także grupy liter: XXX, PAN i TTT, oraz zawierać liter: A, E, Ć, J, Ł, Ń, Ó, Ś, Ź i Ż.
- 2.2. Statki powietrzne wymienione w pkt 1.2.1 otrzymują znak ewidencyjny złożony z grupy czterech liter.
- 2.3. Po wykreśleniu statku powietrznego z ewidencji statków powietrznych usuwa się znaki rozpoznawcze z tego statku.

Rozdział 3

Roźmieszczenie i opis znaków rozpoznawczych

- 3.1.1. Znaki rozpoznawcze statków powietrznych umieszcza się na górnych i dolnych powierzchniach skrzydeł w taki sposób, aby były widoczne z góry i z dołu oraz na bocznych powierzchniach kadłuba lub usterzenia pionowego. W uzasadnionych przypadkach można zrezygnować z umieszczania znaków na górnych powierzchniach skrzydeł.
- 3.1.2. Jeżeli w konstrukcji statku powietrznego brak jest elementów wymienionych w pkt 3.1.1, znaki rozpoznawcze umieszcza się w taki sposób, aby statek powietrzny można było łatwo zidentyfikować. Dla statków wymienionych w pkt 1.2.1 ppkt 2 znaki rozpoznawcze umieszcza się na dolnych powierzchniach skrzydeł.
 - 3.2.1. Litery i cyfry należące do tej samej grupy znaków rozpoznawczych mają tę samą wielkość.
 - 3.2.2. Wysokość znaków rozpoznawczych umieszczonych na skrzydłach jest nie mniejsza niż 50 cm.
 - 3.2.2.1. Na statku powietrznym wymienionym w pkt 1.2.1 ppkt 2 wysokość znaków rozpoznawczych umieszczonych na skrzydle jest nie mniejsza niż 30 cm.
 - 3.2.3. Wysokość znaków rozpoznawczych umieszczonych na kadłubie jest nie mniejsza niż 15 cm.
 - 3.2.4. Jeżeli statek powietrzny nie posiada elementów konstrukcyjnych wymienionych w pkt 3.2.2 lub 3.2.3 albo jeżeli elementy te mają zbyt małe wymiary, znak rozpoznawczy powinien być umieszczony w sposób umożliwiający identyfikację statku powietrznego.

- 3.3. Do oznakowania statków powietrznych używa się wielkich liter alfabetu łacińskiego i cyfr arabskich. Litery i cyfry są proste, bez ozdób.
- 3.3.1. Szerokość każdej litery lub cyfry, oprócz litery I, M, W i cyfry 1, i długość poziomej kreski stanowi $\frac{4}{6}$ wysokości litery lub cyfry. Szerokość litery I stanowi $\frac{1}{6}$ wysokości litery, szerokość litery M – $\frac{5}{6}$ wysokości litery, szerokość litery W – $\frac{6}{6}$ wysokości litery, a szerokość cyfry 1 – $\frac{2}{6}$ wysokości cyfry.
- 3.3.2. Litery, cyfry i kreski poziome wykonuje się pełnymi liniami w kolorze wyraźnie kontrastującym z kolorem tła. Grubość linii stanowi $\frac{1}{6}$ wysokości litery lub cyfry.
- 3.3.3. Każda litera i cyfra jest oddzielona od innej poprzedniej lub następnej odstępem nie mniejszym niż $\frac{1}{4}$ szerokości litery lub cyfry. Kreskę poziomą traktuje się w tym zakresie jak literę lub cyfrę.

Rozdział 4

Inne znaki i napisy na statkach powietrznych

- 4.1. Znaki i napisy inne niż znaki rozpoznawcze umieszcza się na statkach powietrznych w odległości nie mniejszej niż 50 cm od znaków rozpoznawczych.
- 4.2. W przypadku gdy znaki i napisy inne niż znaki rozpoznawcze umieszcza się w jednej linii ze znakami rozpoznawczymi, ich wielkość nie może przekraczać 0,8 wielkości znaków rozpoznawczych.