

USŁUGI LOTNICZE W 2016 ROKU

Jarosław Błaszczkowski
Departament Operacyjno-Lotniczy



WARSZAWA 2016

ULTRALEKKIE STATKI POWIETRZNE

STATKI POWIETRZNE POSIADAJĄCE
ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU,
KTÓRYCH NIE DOTYCZY ROZP. KOMISJI
(UE) NR 965/2012

STATKI POWIETRZNE, KTÓRE DOTYCZY
ROZP. KOMISJI (UE) NR 965/2012

STATKI POWIETRZNE KATEGORII
SPECJALNEJ

ROZPORZĄDZENIE 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.

ZAŁĄCZNIK Nr 5

Warunki i wymagania dotyczące używania ultralekkich statków powietrznych.

ULTRALEKKIE STATKI POWIETRZNE

Przepisy załącznika określają zasady dopuszczenia do lotu i sposób użytkowania następujących ultralekkich statków powietrznych:

- 1) samolotu ultralekkiego - statku powietrznego posiadającego nieruchome powierzchnie nośne, sterowanego aerodynamicznie w trzech stopniach swobody przez wychylanie powierzchni sterowych, wyposażony w co najmniej jeden zespół napędowy zapewniający samodzielny start i lot wznoszący, posiadający nie więcej niż 2 miejsca, prędkość przeciągnięcia lub minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nieprzekraczającą 65 km/h (35 knots) prędkości cechowanej (CAS) i maksymalną masę startową (MTOM) nie większą niż:
 - a) 300 kg - dla samolotu lądowego jednomiejscowego,
 - b) 315 kg - dla jednomiejscowego samolotu lądowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatownca,
 - c) 450 kg - dla samolotu lądowego dwumiejscowego,
 - d) 472,5 kg - dla dwumiejscowego samolotu lądowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatownca,
 - e) 330 kg - dla amfibii lub wodnosamolotu jednomiejscowego, przy czym jeżeli jest on eksploatowany zarówno jako wodnosamolot i samolot lądowy, powinien spełniać odpowiednie wymagania w zakresie maksymalnej masy startowej (MTOM),
 - f) 495 kg - dla amfibii lub wodnosamolotu dwumiejscowego, przy czym jeżeli jest on eksploatowany zarówno jako wodnosamolot i samolot lądowy, powinien spełniać odpowiednie wymagania w zakresie maksymalnej masy startowej (MTOM);

ULTRALEKKIE STATKI POWIETRZNE

- 2) szybowca ultralekkiego - statku powietrznego posiadającego nieruchome powierzchnie nośne, sterowanego aerodynamicznie w trzech stopniach swobody, nieposiadającego zespołu napędowego, którego masa własna nie przekracza:**
- a) 80 kg - dla szybowców jednomiejscowych,**
 - b) 100 kg - dla szybowców dwumiejscowych, w tym szybowców przeznaczonych do startu z nóg pilota;**

ULTRALEKKIE STATKI POWIETRZNE

- 3) wiatrakowców ultralekkich - statków powietrznych będących wiroplątem, który w locie siłę nośną uzyskuje z autorotacyjnego systemu wirnika, jest wyposażony w co najmniej jeden zespół napędowy zapewniający samodzielny start i lot wznoszący, posiadający nie więcej niż 2 miejsca dla załogi i którego maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza 560 kg dla wiatrakowców jedno- i dwumiejscowych;**

ULTRALEKKIE STATKI POWIETRZNE

- 4) śmigłowców ultralekkich - statków powietrznych będących wiropłatem, których siłę nośną uzyskuje się z systemu wirnika nośnego napędzanego co najmniej jednym zespołem napędowym i którego maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza:
- a) 300 kg - dla śmigłowców jednomiejscowych lądowych,
 - b) 330 kg - dla śmigłowców jednomiejscowych startujących z wody,
 - c) 450 kg - dla dwumiejscowego śmigłowca lądowego,
 - d) 495 kg - dla śmigłowca dwumiejscowego startującego z wody, przy czym jeżeli jest on eksploatowany zarówno jako wodnośmigłowiec i śmigłowiec lądowy, powinien spełniać odpowiednie wymagania w zakresie maksymalnej masy startowej (MTOM).

ULTRALEKKIE STATKI POWIETRZNE

Podmiot świadczący usługi lotnicze zgłasza działalność oraz przedkłada Prezesowi Urzędu, w szczególności:

- 1) nazwę podmiotu,**
 - 2) adres korespondencyjny,**
 - 3) numer identyfikacji podatkowej NIP,**
 - 4) numer KRS, o ile dotyczy,**
 - 5) rodzaj prowadzonej działalności,**
 - 6) dane dotyczące użytkowanych statków powietrznych,**
 - 7) obszar działalności**
- wraz z deklaracją o obowiązku aktualizacji danych, o których mowa w ppkt 1-7.**

ULTRALEKKIE STATKI POWIETRZNE

ZGŁOSZENIE ŚWIADCZENIA USŁUG LOTNICZYCH PRZY

WYKORZYSTANIU ULTRALEKKICH STATKÓW POWIETRZNYCH

Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM 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.

1. Informacje dotyczące planowanych operacji związanych ze świadczeniem usług lotniczych

1.1	Nazwa podmiotu świadczącego usługi:	
1.2	Adres korespondencyjny: (pieczęć firmowa z adresem)	
1.3	Numer identyfikacji podatkowej NIP:	
1.4	Numer KRS, o ile dotyczy:	
1.5	Rodzaj prowadzonej działalności:	
1.6	Obszar działalności:	
1.7	Dane dotyczące użytkowanych statków powietrznych: (Typ, znaki rejestracyjne)	
1.8	Dane dotyczące załogi (imię, nazwisko, uprawnienia):	

2. Oświadczenia

	Data i podpis osoby odpowiedzialnej
2.1	Oświadczam, że dane zawarte w pkt.1 są prawdziwe oraz zobowiązuję się do ich aktualizacji.
2.2	Oświadczam, że wprowadziłem do użytku instrukcję operacyjną zgodną z zał. 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.
2.3	Oświadczam, że zapoznałem personel operacyjny z instrukcją operacyjną.
2.4	Oświadczam, że zapoznałem pilotów z pkt. 3.6 załącznika 5 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.
2.5	Zobowiązuję się do uzupełniania i zmieniania instrukcji operacyjnej w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności.

ULTRALEKKIE STATKI POWIETRZNE

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 do podmiotu świadczącego usługi lotnicze zgodnie z następującymi zasadami;

- 1) instrukcję opracowuje ten podmiot;**
- 2) Prezes Urzędu nie zatwierdza instrukcji;**
- 3) na żądanie Prezesa Urzędu podmiot ten przedstawia instrukcję do wglądu;**
- 4) instrukcja jest uzupełniana i zmieniana w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności;**
- 5) zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu, o której mowa w rozdziale 8 załącznika nr 2 do tego rozporządzenia, nie wymaga zatwierdzenia Prezesa Urzędu;**
- 6) nie jest wymagane opracowanie programu obsługi technicznej.**

ULTRALEKKIE STATKI POWIETRZNE

Do wykonywania lotów, w ramach których świadczone są usługi lotnicze, jest uprawniony pilot ultralekkiego statku powietrznego, który:

- 1) posiada ważne uprawnienie instruktorskie lub co najmniej 100 godzin nalogu jako pilot - dowódca na statkach powietrznych tej kategorii, na której będzie wykonywana 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 ultralekkim statku powietrznym tej kategorii, na której będzie wykonywana usługa lotnicza w okresie ostatnich 90 dni.**

STATKI POWIETRZNE POSIADAJĄCE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI, KTÓRYCH NIE DOTYCZY ROZP. KOMISJI (UE) 965/2012

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z 2014 r. poz. 768 oraz z 2015 r. poz. 978, 1221, 1586 i 1893)

Art. 160. 1. *Podjęcie i wykonywanie działalności w lotnictwie cywilnym, w zakresie określonym w ust. 3, wymaga uzyskania certyfikatu.*

- 1a. Do podjęcia i wykonywania działalności w lotnictwie cywilnym, w zakresie określonym w ust. 3 pkt. 1 oraz pkt. 3-8, z wyłączeniem świadczenia usług lotniczych innych niż przewóz lotniczy, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 4 marca 2010 r. o świadczeniu usług na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 47, poz. 278, z późn. zm.).
2. Wydanie certyfikatu musi być poprzedzone procesem certyfikacji, który jest sprawdzeniem trwałej zdolności podmiotu do bezpiecznego wykonywania określonej działalności lotniczej.

3. *Certyfikacji podlega:*

- 1) wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie:
 - a) przewozu lotniczego z wykorzystaniem samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców,
 - b) ***świadczenia usług lotniczych innych niż przewóz lotniczy z wykorzystaniem statków powietrznych, dla których wymagane jest świadectwo zdatności do lotu.***

STATKI POWIETRZNE POSIADAJĄCE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI, KTÓRYCH NIE DOTYCZY ROZP. KOMISJI (UE) 965/2012

Obowiązują wymagania określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych – tj. „Szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązków ich użytkowników (PL-6)”

STATKI POWIETRZNE POSIADAJĄCE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI, KTÓRYCH NIE DOTYCZY ROZP. KOMISJI (UE) 965/2012

Procedura uzyskania certyfikatu AWC:

<http://www.ulc.gov.pl/pl/operacje-lotnicze/certyfikacja/procedura-uzyskania-certyfikatu-aoc-i-awc>

STATKI POWIETRZNE KTÓRE DOTYCZY ROZP. KOMISJI (UE) NR 965/2012

Prezentacja z seminarium dotyczącego SPO z dnia 19 maja 2015 r.

[http://www.ulc.gov.pl/download/operacje_lotnicze/operacje_specjali
styczne_19_05_2015.pdf](http://www.ulc.gov.pl/download/operacje_lotnicze/operacje_specjali
styczne_19_05_2015.pdf)

STATKI POWIETRZNE KTÓRE DOTYCZY ROZP. KOMISJI (UE) NR 965/2012

SPO.GEN.005 Zakres

- a) Przepisy niniejszego załącznika mają zastosowanie do wszelkich operacji specjalistycznych, w ramach których statki powietrzne wykorzystywane są do wykonywania specjalistycznej działalności z zakresu, między innymi, rolnictwa, budownictwa, fotografii, miernictwa, obserwacji i patrolowania, reklamy powietrznej.
- b) (...)
- c) Niezależnie od przepisów lit. a) następujące operacje przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym mogą być prowadzone zgodnie z przepisami załącznika VII (część NCO):
 - 1) **loty zawodnicze lub loty pokazowe, pod warunkiem że wysokość wynagrodzenia lub ewentualnego świadczenia wzajemnego otrzymanego z tytułu takich lotów ograniczona jest do kwoty, która stanowi zwrot bezpośrednich kosztów oraz proporcjonalny wkład na poczet kosztów rocznych, a także do nagród o wartości nie większej niż określona przez właściwy organ;**

STATKI POWIETRZNE KTÓRE DOTYCZY ROZP. KOMISJI (UE) NR 965/2012

SPO.GEN.005 Zakres

- a) (...)
- 2) **zrzuty skoczków spadochronowych, holowanie szybowców lub loty akrobatyczne wykonywane przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, zatwierdzoną zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011, lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, pod warunkiem że statek powietrzny eksploatowany przez daną organizację jest jej własnością lub jest przedmiotem leasingu bez załogi, lot nie generuje zysków przekazywanych poza organizację, a loty, w których uczestniczą osoby niebędące członkami organizacji, mają zaledwie marginalny udział w działalności organizacji.**

ORO.SPO.110 Udzielanie zezwoleń na zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka

- a) Operator wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne musi wystąpić o zezwolenie wydawane przez właściwy organ dla operatora i uzyskać je przed rozpoczęciem zarobkowej operacji specjalistycznej wysokiego ryzyka:
 - 1) która jest przeprowadzana nad obszarem, gdzie w sytuacji awaryjnej istnieje prawdopodobieństwo narażenia na niebezpieczeństwo osób trzecich na ziemi; lub
 - 2) która - według ustaleń właściwego organu dla miejsca, w którym operacja jest prowadzona - ze względu na swoją specyfikę oraz środowisko lokalne, w którym jest prowadzona, jest źródłem wysokiego ryzyka, w szczególności dla osób trzecich na ziemi.

STATKI POWIETRZNE KTÓRE DOTYCZY ROZP. KOMISJI (UE) NR 965/2012

**Procedura zgłoszenia wykonywania operacji specjalistycznych
zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012**

<http://www.ulc.gov.pl/pl/operacje-lotnicze/operacje-specjalistyczne>

**Procedura uzyskania zezwolenia na operacje specjalistyczne
wysokiego ryzyka zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE)
nr 965/2012**

<http://www.ulc.gov.pl/pl/operacje-lotnicze/operacje-specjalistyczne>

STATKI POWIETRZNE KATEGORII SPECJALNEJ

- Nie podlegają certyfikacji zgodnie z art.160 ust. 3 pkt. 1 lit. b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z 2014 r. poz. 768 oraz z 2015 r. poz. 978, 1221, 1586 i 1893).
- Nie podlegają obowiązkowi zgłoszenia SPO zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012.

STATKI POWIETRZNE KATEGORII SPECJALNEJ

Obowiązują wymagania określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych – tj. „Szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązków ich użytkowników (PL-6)”