

# Operacje specjalistyczne/ usługi lotnicze

zasady ogólne, odstępstwa,  
wykorzystanie statków  
powietrznych non-EASA,  
problemy.

Odp. na pytania –  
dokumenty na pokładzie,



Urząd  
Lotnictwa  
Cywilnego

08.05.2024 r.



1. Lotnictwo GA/NCO/NCC, usługi lotnicze/operacje specjalistyczne – ICAO, EASA, przepisy krajowe.
2. Operacje GA i specjalistyczne w EASA – NCO,NCC,SPO.
3. Odstępstwa.
4. Wykorzystanie statków powietrznych non-EASA w operacjach easowskich.
5. Problemy stwierdzone podczas kontroli operatorów SPO 965/SPO-HR 965.
6. Wykorzystanie statków powietrznych non-EASA w operacjach wykonywanych zgodnie z przepisami krajowymi.
7. Dokumenty na pokładzie w operacjach NCO, NCC, SAO,BOP, GA (krajowym), SPO (965 i krajowym).
8. Instrukcja Wykonywania Lotów.



- 1. Lotnictwo GA/NCO/NCC, usługi lotnicze/operacje specjalistyczne – ICAO, EASA, przepisy krajowe.**



## **Załącznik 6** do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Eksploatacja statków powietrznych

**Operacje lotnictwa ogólnego (General aviation operation). Operacje z wykorzystaniem statków powietrznych, inne niż te wykonywane w ramach zarobkowego transportu lotniczego lub w ramach usług lotniczych.**

**Usługi lotnicze (Aerial work). Operacje lotnicze, w ramach których statek powietrzny jest wykorzystywany do wykonywania usług specjalistycznych w zakresie rolnictwa, budownictwa, fotografii, geodezji, prowadzenia obserwacji i patrolowania, operacji poszukiwawczo-ratowniczych, reklamy powietrznej itp.**

**Operacje zarobkowego transportu lotniczego (Commercial air transport operation). Użytkowanie statków powietrznych do przewozu pasażerów, ładunków lub poczty w celu uzyskania zapłaty albo do wynajęcia.**



## Załącznik 6

# Do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym Eksploatacja statków powietrznych

### Część I

#### Międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy — Samoloty

### Część II

#### Międzynarodowe lotnictwo ogólne — Samoloty

##### Zastosowanie

Normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 6, Część II mają zastosowanie do operacji lotnictwa ogólnego z wykorzystaniem samolotów.

Normy i zalecane metody postępowania stanowią minimum przepisów i, wraz z postanowieniami zawartymi w Załączniku 6 — Eksploatacja statków powietrznych, Część I — Międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy — Samoloty obejmują użytkowanie wszystkich samolotów w międzynarodowym lotnictwie cywilnym z wyłączeniem usług lotniczych.

### Część III

#### Operacje międzynarodowe — Śmigłowce

##### Zastosowanie

Normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 6, Część III, muszą być stosowane do wszystkich śmigłowców zaangażowanych w operacjach międzynarodowego zarobkowego transportu lotniczego lub w operacjach międzynarodowego lotnictwa ogólnego z wyjątkiem tego, że niniejsze normy i zalecane metody postępowania nie mają zastosowania do śmigłowców zaangażowanych w usługach lotniczych.



## Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.

§1 ust.1 Ustala szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji st. pow. oraz obowiązków ich użytkowników dla:

- 1) samolotów eksploatowanych w przewozie lotniczym – określone w załączniku 1 do rozporządzenia;
- 2) statków powietrznych eksploatowanych w lotnictwie ogólnym i usługowym – określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia (**Załącznik nr 2 – Szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązków ich użytkowników (PL-6)**);
- 3) śmigłowców eksploatowanych w przewozie lotniczym – określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

**UWAGA** na rozporządzenie 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.



## EASA

**Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r.** w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także **uchylające rozporządzenia** Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr **216/2008** i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91



Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) **2018/1139** z dnia 4 lipca 2018 r. (niniejsze rozporządzenie oraz akty delegowane i wykonawcze przyjęte na jego podstawie) **nie ma zastosowania do:** projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji statków powietrznych wymienionych w **załączniku I**.



# ZAŁĄCZNIK I do rozporządzenia (UE) 2018/1139

Statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. d)

1. Kategorie statków powietrznych załogowych, do których niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania:

a) historyczne statki powietrzne spełniające następujące kryteria:

(i) statki powietrzne, których:

- pierwotny projekt powstał przed dniem 1 stycznia 1955 r., oraz
- produkcja zakończyła się przed dniem 1 stycznia 1975 r.; lub

(ii) statki powietrzne o niewątpliwym znaczeniu historycznym związanym z:

- udziałem w ważnym wydarzeniu historycznym,
- istotnym krokiem w rozwoju lotnictwa, lub
- istotną rolą, jaką odgrywały w siłach zbrojnych państwa członkowskiego; lub

b) statki powietrzne specjalnie zaprojektowane lub zmodyfikowane do celów badawczych, eksperymentalnych lub naukowych, które prawdopodobnie będą produkowane w bardzo niewielkiej liczbie;

c) statki powietrzne, w tym dostarczane w postaci zestawów do samodzielnego montażu, w przypadku gdy co najmniej 51 % zadań związanych z wytworzeniem i złożeniem ma być wykonanych przez amatora, lub nienastawione na zysk stowarzyszenie amatorów, na ich własny użytek, a nie w jakichkolwiek celach zarobkowych;

# ZAŁĄCZNIK I do rozporządzenia (UE) 2018/1139

- d) statki powietrzne, które były wykorzystywane przez siły zbrojne, chyba że jest to typ statku powietrznego, którego norma projektowa została przyjęta przez Agencję;
- e) samoloty posiadające mierzalną prędkość przeciągnięcia lub prędkość minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nieprzekraczającą 35 węzłów prędkości cechowanej, śmigłowce, motoparalotnie, szybowce i motoszybowce mające nie więcej niż dwa miejsca, których maksymalna masa startowa (zwana dalej „MTOM”) – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwa członkowskie – jest nie większa niż:

	samolot/śmigłowiec/ motoparalotnia/moto- szybowce	szybowce	amfibia lub wodnosamolot/ śmigłowiec	spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatowca
jednomiejscowy	300 kg MTOM	250 kg MTOM	dodatkowo 30 kg MTOM	dodatkowo 15 kg MTOM
dwumiejscowy	450 kg MTOM	400 kg MTOM	dodatkowo 45 kg MTOM	dodatkowo 25 kg MTOM

W przypadku użytkowania amfibii lub wodnosamolotu/śmigłowca zarówno jako wodnosamolotu/śmigłowca, jak i jako samolotu lądowego/śmigłowca, muszą się one zmieścić w mającym zastosowanie limicie MTOM.

- f) jedno- i dwumiejscowe wiatrakowce o MTOM nieprzekraczającej 600 kg.

# ZAŁĄCZNIK I do rozporządzenia (UE) 2018/1139

- g) repliki statków powietrznych spełniające kryteria zawarte w lit. a) lub d), których projekt konstrukcyjny jest podobny do projektu konstrukcyjnego oryginalnego statku powietrznego;
- h) jednoosobowe lub dwuosobowe balony i sterowce o maksymalnej nominalnej objętości nieprzekraczającej, w przypadku gorącego powietrza,  $1\,200\text{ m}^3$ , a w przypadku innych gazów nośnych –  $400\text{ m}^3$ ;
- i) wszelkie inne statki powietrzne załogowe o maksymalnej masie własnej, łącznie z paliwem, nieprzekraczającej 70 kg.

2. Ponadto niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

- a) statków powietrznych na uwięzi bez układu napędowego, w przypadku gdy maksymalna długość uwięzi wynosi 50 m, i gdzie:
  - (i) MTOM statku powietrznego, łącznie z ładunkiem, jest mniejsza niż 25 kg; lub
  - (ii) w przypadku statków powietrznych lżejszych od powietrza, ich maksymalna nominalna objętość jest mniejsza niż  $40\text{ m}^3$ ;
- b) statków powietrznych na uwięzi, których MTOM jest nie większa niż 1 kg.

## Regulacje UE dotyczące „lotnictwa ogólnego” i „usług lotniczych”.

1. **Samoloty i śmigłowce** - rozporządzenie Komisji (UE) nr **965/2012** z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.
2. **Szybowce** - rozporządzenie Komisji (UE) **2018/1976** z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (**SAO**).
3. **Balony** - rozporządzenie Komisji (UE) **2018/395** z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (**BOP**).





## 2. Operacje GA i specjalistyczne w EASA – NCO,NCC,SPO.

# Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012

1. Część **NCO** - ZAŁĄCZNIK VII OPERACJE NIEZAROBKOWE WYKONYWANE PRZY UŻYCIU STATKÓW POWIETRZNYCH INNYCH NIŻ SKOMPLIKOWANE STATKI POWIETRZNE Z NAPĘDEM SILNIKOWYM.
2. Część **NCC** - ZAŁĄCZNIK VI OPERACJE NIEZAROBKOWE WYKONYWANE PRZY UŻYCIU SKOMPLIKOWANYCH STATKÓW POWIETRZNYCH Z NAPĘDEM SILNIKOWYM.
3. Część **SPO** - ZAŁĄCZNIK VIII OPERACJE SPECJALISTYCZNE.



**Skomplikowany technicznie statek powietrzny z napędem silnikowym oznacza:**

**1. samolot:**

- o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg, lub
- certyfikowany dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewiętnastu, lub
- certyfikowany do użytkowania z załogą składającą się przynajmniej z dwóch pilotów, lub
- wyposażony w silnik lub silniki turboodrzutowe lub więcej niż jeden silnik turbośmigłowy; lub

**2. śmigłowiec certyfikowany:**

- dla maksymalnej masy startowej powyżej 3 175 kg, lub
- dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewięciu, lub
- do eksploatacji z załogą składającą się co najmniej z dwóch pilotów; lub

**3. przemiennopłat.**

## Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012

1. **NCO** - Operatorzy samolotów i śmigłowców innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym, uczestniczący w operacjach niezarobkowych, w tym **niezarobkowych operacjach specjalistycznych**, eksploatują statki powietrzne zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII (**NCO**).
2. **NCC** - Operatorzy skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym uczestniczący w operacjach niezarobkowych eksploatują statki powietrzne zgodnie z przepisami określonymi w załącznikach III (**ORO**) i VI (**NCC**). Natomiast prowadząc **niezarobkowe operacje specjalistyczne**, operatorzy ci eksploatują statki powietrzne zgodnie z przepisami określonymi w załącznikach III (**ORO**) i VIII (**SPO**).
3. **SPO** -Operatorzy eksploatują samolot lub śmigłowiec do celów zarobkowych operacji specjalistycznych wyłącznie zgodnie z wymogami określonymi w załącznikach III (**ORO**) i VIII (**SPO**).





### 3. Odstępstwa.

# Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012

## Art.6 ust.8

Na zasadzie odstępstwa od art. 5 ust. 3 zdanie pierwsze (Zdanie pierwsze - Operatorzy skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym uczestniczący w operacjach niezarobkowych zgłaszają posiadanie zdolności i środków pozwalających im na wypełnienie ich obowiązków związanych z eksploatacją statku powietrznego i na eksploatację tego statku zgodnie z przepisami określonymi w załącznikach III i VI. Zdanie drugie - Natomiast prowadząc niezarobkowe operacje specjalistyczne, operatorzy ci eksploatują statki powietrzne zgodnie z przepisami określonymi w załącznikach III i VIII.) operatorzy **skomplikowanych samolotów** z napędem silnikowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) **nieprzekraczającej 5 700 kg, wyposażonych w silniki turbośmigłowe**, prowadzący **operacje niezarobkowe**, eksploatują takie statki powietrzne wyłącznie zgodnie z przepisami załącznika VII (**NCO**).

# Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012

## Art.6 ust.9

Na zasadzie odstępstwa od art. 5 ust. 5 lit. a) **organizacje szkoleniowe, wykonując loty szkoleniowe na skomplikowanych samolotach** z napędem silnikowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) nieprzekraczającej 5 700 kg, wyposażonych w silniki turbośmigłowe, eksploatują takie statki powietrzne zgodnie z przepisami załącznika VII (**NCO**).

# Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012

## Art.6 ust.4a

Na zasadzie odstępstwa od art. 5 ust. 1 i art. 6 następujące operacje przy użyciu samolotów i śmigłowców innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym mogą być prowadzone zgodnie z przepisami załącznika VII (NCO):

a) **loty, w których kosztach partycypują osoby fizyczne**, pod warunkiem że w bezpośrednich kosztach partycypują wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego, w tym pilot, a liczba osób partycypujących w bezpośrednich kosztach wynosi maksymalnie sześć;



# Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012

## Art.6 ust.4a

b) **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;

# Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012

## Art.6 ust.4a

c) **loty zapoznawcze, zrzuty skoczków spadochronowych, holowanie szybowców** lub **loty akrobatyczne** wykonywane przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim i o której mowa w art. 10a rozporządzenia (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.



## 4. Wykorzystanie statków powietrznych non-EASA w operacjach easowskich.

## Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012

**ORO.SPO.100** Wspólne wymagania dotyczące operatorów wykonujących zarobkowe operacje specjalistyczne.

b) Statek powietrzny **musi posiadać świadectwo zdolności do lotu (CofA) zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 lub musi być wzięty w leasing zgodnie z lit. c).**

# Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012

## ORO.SPO.100

c) Operator wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne musi uzyskać uprzednie zatwierdzenie od właściwego organu oraz spełnić następujące warunki:

**1) w przypadku gdy bierze statek powietrzny operatora z państwa trzeciego w leasing z załogą:**

(i) normy bezpieczeństwa operatora z państwa trzeciego w zakresie ciągłej zdatności do lotu i operacji lotniczych odpowiadają stosownym wymaganiom ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014 oraz niniejszym rozporządzeniem;

(ii) statek powietrzny operatora z państwa trzeciego posiada standardowe CofA wydane zgodnie z załącznikiem 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;

(iii) czas trwania leasingu z załogą nie przekracza siedmiu miesięcy w żadnym okresie kolejnych **12 miesięcy**.



## Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012

ORO.SPO.100

c) Operator wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne musi uzyskać uprzednie zatwierdzenie od właściwego organu oraz spełnić następujące warunki:

2) w przypadku gdy bierze statek powietrzny **zarejestrowany w państwie trzecim w leasing bez załogi**:

(i) **zidentyfikowano potrzebę operacyjną, która nie może zostać zaspokojona poprzez leasing statku powietrznego zarejestrowanego w Unii;**

(ii) czas trwania leasingu bez załogi nie przekracza siedmiu miesięcy w żadnym okresie kolejnych **12 miesięcy**;

(iii) **normy bezpieczeństwa statku powietrznego z państwa trzeciego w zakresie ciągłej zdatości do lotu odpowiadają stosownym wymaganiom ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014;**

(iv) statek powietrzny jest wyposażony zgodnie z załącznikiem VIII (część SPO).



<https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/faqs/air-operations#category-part-ncc-nco>

## **Which pilot licence is required for flying a third-country registered aircraft in the EU?**

**European pilots or pilots flying for a European operator will have to hold a European licence irrespective of whether the aircraft is EU registered or registered in a third country.**

**It should be noted that European NCC pilots are entitled to fly with foreign licences in non-commercial operations until 8 April 2016.**



## 5. Problemy stwierdzone podczas kontroli operatorów SPO 965/SPO- HR 965.



## ORO.FC.130 Szkolenia okresowe i sprawdziany

- a) **Każdy członek załogi lotniczej musi ukończyć coroczne szkolenie okresowe w locie i na ziemi, odpowiednie do typu lub wariantu statku powietrznego, i szkolenie z zakresu urządzeń statku powietrznego, na którym wykonuje loty, w tym szkolenie z rozmieszczenia oraz użycia całego wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa znajdującego się na pokładzie statku powietrznego.**
  
- b) **Każdy członek załogi lotniczej jest okresowo poddawany sprawdzianom w celu wykazania się fachowością w wykonywaniu procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych.**



## ORO.FC.120 Szkolenie przejściowe u operatora

a) W przypadku operacji samolotowych lub śmigłowcowych, członek załogi lotniczej musi ukończyć szkolenie przejściowe u operatora przed przystąpieniem do wykonywania lotów liniowych bez nadzoru:

- 1) przy przechodzeniu na statek powietrzny, który wymaga zdobycia nowego uprawnienia na typ lub klasę;
- 2) przy podejmowaniu pracy u operatora.

## AMC3 ORO.FC.120 Szkolenie przejściowe u operatora



## ORO.FC.105 Wyznaczanie pilota dowódcy/dowódcy

c) W przypadku **operacji zarobkowych przy użyciu samolotów i śmigłowców, pilot dowódca/dowódca lub pilot, któremu można przekazać prowadzenie lotu, musi mieć ukończone wstępne szkolenie zapoznawcze dotyczące trasy lub obszaru, nad którym ma odbyć się lot, a także lotnisk, urządzeń i procedur, które mają być wykorzystane, oraz utrzymywać tę wiedzę w następujący sposób:**

- 1) ważność wiedzy o lotniskach utrzymuje się, wykonując co najmniej jedną operację na danym lotnisku w okresie 12 miesięcy kalendarzowych;
- 2) wiedzę o trasie lub obszarze utrzymuje się, wykonując co najmniej jedną operację na danej trasie lub danym obszarze w okresie 36 miesięcy.

**Ponadto wymagane jest szkolenie przypominające w zakresie wiedzy o trasie lub obszarze, jeżeli w okresie 36 miesięcy nie wykonywano lotów na danej trasie lub obszarze przez 12 miesięcy.**

d) **Niezależnie od przepisów lit. c) w przypadku operacji wykonywanych według VFR w dzień samolotami i śmigłowcami w klasie osiąarów B i C, szkolenie zapoznawcze dotyczące trasy i lotnisk można zastąpić szkoleniem zapoznawczym dotyczącym danego obszaru.**

AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c) Wyznaczenie na pilota-dowódcę/dowódcę

AMC1 ORO.FC.105(c) Wyznaczenie na pilota-dowódcę/dowódcę

AMC2 ORO.FC.105(c) Wyznaczenie na pilota-dowódcę/dowódcę



## **ORO.GEN.310** Użytkowanie statków powietrznych wymienionych w AOC do operacji niezarobkowych i operacji specjalistycznych

b) W przypadku gdy statek powietrzny jest użytkowany zgodnie z lit. a) pkt 2, posiadacz AOC udostępniający statek powietrzny i **operator użytkujący statek powietrzny ustanawiają procedurę:**

- 1) jasno określającą, który operator jest odpowiedzialny za nadzór operacyjny nad każdym lotem, i opisującą, w jaki sposób przekazują oni sobie nadzór operacyjny;
- 2) opisującą sposób przekazania statku powietrznego przy powrocie do posiadacza AOC.

**Procedurę tę włącza się do instrukcji operacyjnej każdego z operatorów lub do umowy pomiędzy posiadaczem AOC a operatorem użytkującym statek powietrzny zgodnie z lit. a) pkt 2.** Posiadacz AOC ustanawia wzór takiej umowy. Do prowadzenia dokumentacji dotyczącej takich umów ma zastosowanie pkt **ORO.GEN.220.**



**ORO.GEN.310** Użytkowanie statków powietrznych wymienionych w AOC do operacji niezarobkowych i operacji specjalistycznych

e) Posiadacz AOC udostępniający statki powietrzne zgodnie z lit. a):

- 1) **podaje w swojej instrukcji operacyjnej znaki rejestracyjne udostępnianych statków powietrznych oraz rodzaj operacji prowadzonych z użyciem tych statków;**
- 2) posiada stale informacje o każdym z operatorów, którzy w danym momencie, aż do chwili zwrotu statków powietrznych do posiadacza AOC, sprawują nadzór operacyjny nad statkami powietrznymi, i prowadzi dokumentację dotyczącą tych operatorów;
- 3) dopilnowuje, aby dokonana przez niego identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka oraz stosowane środki ograniczające ryzyko dotyczyły wszystkich operacji prowadzonych z użyciem tych statków powietrznych.



**ORO.GEN.310** Użytkowanie statków powietrznych wymienionych w AOC do operacji niezarobkowych i operacji specjalistycznych

f) W odniesieniu do operacji prowadzonych zgodnie z załącznikiem VI (część NCC) i załącznikiem VIII (część SPO) operator użytkujący statek powietrzny z lit. a) zapewnia spełnienie wszystkich następujących warunków:

(...)

**2) nie dokonuje się żadnych zmian w systemach ani w konfiguracji statków powietrznych**

(...)



## **6. Wykorzystanie statków powietrznych non-EASA w operacjach wykonywanych zgodnie z przepisami krajowymi.**





## Ustawa Prawo lotnicze **art. 163d ust.1 pkt 2**

Podmiot zamierzający wykonywać zarobkowe operacje specjalistyczne **statkiem powietrznym kategorii specjalnej, o którym mowa w art. 53a ust. 1, oraz statkiem powietrznym, o którym mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2**, składa Prezesowi Urzędu zgłoszenie, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1, wraz z wymaganą w tych przepisach dokumentacją.



## Ustawa Prawo lotnicze **art. 163c ust. 1 pkt 2**

Na wniosek podmiotu zamierzającego wykonywać **zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka statkiem powietrznym kategorii specjalnej, o którym mowa w art. 53a ust. 1, lub statkiem powietrznym, o którym mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2**, Prezes Urzędu wydaje **zezwoleń na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka** określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 7, po przeprowadzeniu oceny spełnienia wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1.



## Ustawa Prawo lotnicze **art. 163c ust. 1 pkt 3**

Na wniosek podmiotu zamierzającego wykonywać **zarobkowe operacje polegające na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych statkiem powietrznym posiadającym świadectwo zdatności do lotu zgodnie z rozporządzeniem nr 748/2012/UE lub statkiem powietrznym kategorii specjalnej, o którym mowa w art. 53a ust. 1, lub statkiem powietrznym, o którym mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2, Prezes Urzędu wydaje **zezwoleń na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych**, po przeprowadzeniu oceny spełnienia wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1.**



**Rozporządzenie 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.**

**Załącznik 5. Warunki i wymagania dotyczące używania urządzeń latających innych niż lotnie, parolotnie, motoparalotnie, motolotnie i spadochrony.**



**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,
- 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.





## **7. Dokumenty na pokładzie w operacjach NCO, NCC, SAO, BOP, GA (krajowym), SPO (965 i krajowym).**



## ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 1178/2011

### FCL.045 Obowiązek noszenia i okazywania dokumentów.

- a) **W trakcie korzystania z uprawnień wynikających z licencji pilot musi mieć zawsze przy sobie ważną licencję i ważne świadectwo lekarskie.**
- b) Pilot musi mieć również przy sobie dokument identyfikacyjny ze zdjęciem.



**Rozporządzenie Ministra Transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego.**

**§ 38 ust. 2. Członek personelu lotniczego podczas wykonywania czynności lotniczych, do których uprawnia licencja, posiada ją**

**przy sobie wraz z następującymi dokumentami:**

- 1) orzeczeniem lotniczo-lekarskim, jeżeli jest ono wymagane;**
- 2) dokumentem tożsamości ze zdjęciem;**
- 3) zaktualizowanym osobistym dokumentem praktyki lotniczej.**



**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI  
MORSKIEJ<sup>1</sup> z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji.**

**§ 40. 1. Członek personelu lotniczego podczas wykonywania czynności lotniczych, do których uprawnia go świadectwo kwalifikacji, powinien posiadać je przy sobie wraz z następującymi dokumentami:**

- 1) orzeczeniem lotniczo-lekarskim, jeżeli jest ono wymagane;**
- 2) dokumentem tożsamości ze zdjęciem;**
- 3) aktualnie wypełnionym osobistym dokumentem praktyki lotniczej, jeżeli z dokumentu tego wynikają dodatkowe kwalifikacje i umiejętności lub podstawa utrzymania ważności uprawnienia.**

## Dokumenty na pokładzie w NCO - rozporządzenie (UE) 965/2012

### NCO.GEN.135 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone na pokładzie

a) O ile nie określono inaczej, podczas każdego lotu na pokładzie znajdują się oryginały lub kopie następujących dokumentów, instrukcji i informacji:

- 1) instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) lub równoważny(-e) dokument(-y);
  - 2) oryginał świadectwa rejestracji;
  - 3) oryginał świadectwa zdatności do lotu (CofA);
  - 4) w stosownych przypadkach, świadectwo zdatności w zakresie hałasu;;
  - 5) w stosownych przypadkach, wykaz zatwierdzeń szczególnych;
  - 6) w stosownych przypadkach, oryginał zezwolenia na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;
  - 7) polisa/polisy ubezpieczenia OC;
  - 8) dziennik podróży statku powietrznego lub dokument równoważny;
  - 9) w stosownych przypadkach, szczegóły złożonego do ATS planu lotu;
  - 10) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące obszar proponowanej trasy lotu oraz wszelkie trasy, na które – według uzasadnionych oczekiwań – statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu;
  - 11) informacje o procedurach i sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytyjące i przechwytywane statki powietrzne;
  - 12) w stosownych przypadkach, EL lub CDL; oraz
  - 13) wszelkie inne dokumenty, które mogą dotyczyć danego lotu lub są wymagane przez państwa, nad których terytorium lot będzie wykonywany.
- operacji lotniczej.



**NCO.GEN.135 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone na pokładzie**

**b) Niezależnie od przepisów lit. a) podczas lotów:**

**1) dla których przewiduje się start i lądowanie na tym samym lotnisku/ miejscu operacji lotniczej; lub**

**2) odbywających się w zasięgu lub na obszarze określonym przez właściwy organ, dokumenty i informacje, o których mowa w lit. a) pkt 2–8, można zostawić na lotnisku/miejscu operacji lotniczej.**



## **Dokumenty na pokładzie w NCC, SPO, BOP, SAO**

**NCC.GEN.140** Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone na pokładzie.

**SPO.GEN.140** Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone na pokładzie.

**BOP.BAS.050** Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone obowiązkowo.

**SAO.GEN.155** Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone obowiązkowo

## **Dokumenty na pokładzie GA non-EASA, SPO-KRAJ, SPO-HR-KRAJ, SPO-HR-PPOŻ.**

**PL-6 punkt 6.2.7** Dokumenty pokładowe.



## **Dokumenty na pokładzie urządzeń latających innych niż lotnie, paralotnie, motoparalotnie, motolotnie i spadochrony.**

Załącznik 5 do 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.

**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 urządzenia 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.



## 8. Instrukcja Wykonywania Lotów.



**IWL ma zastosowanie tylko do operacji non-EASA** wykonywanych zgodnie z załącznikiem nr 2 – „Szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązków ich użytkowników (PL-6)” do rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.





### **Instrukcja wykonywania lotów (IWL).**

**Opracowany przez użytkownika nieposiadającego certyfikatu na wykonywanie usług lotniczych** i zatwierdzony przez Prezesa Urzędu podręcznik zawierający informacje, procedury, instrukcje oraz wytyczne przeznaczony dla wszystkich osób uczestniczących w planowaniu, przygotowaniu, wykonywaniu, dokumentowaniu i nadzorowaniu działań lotniczych.

### **Instrukcja operacyjna (IO).**

**Opracowany przez użytkownika posiadającego certyfikat wykonywania usług lotniczych** i zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zwanego dalej Prezesem Urzędu podręcznik zawierający informacje, procedury, instrukcje oraz wytyczne, przeznaczony dla wszystkich osób uczestniczących w planowaniu, przygotowaniu, wykonywaniu, dokumentowaniu i nadzorowaniu operacji lotniczych.



**Ponieważ zawartość Instrukcji wykonywania lotów (IWL) jest określona w PL-6 i dotyczy ona operatorów niecertyfikowanych może ona pełnić rolę instrukcji operacyjnej w SPO-Kraj, SPO-HR-Kraj, SPO-HR-PPOŻ oraz dla podmiotów wykonujących przewóz lotniczy lub świadczących usługi lotnicze przy wykorzystaniu urządzeń latających innych niż lotnie, paralotnie, motoparalotnie, motolotnie i spadochrony.**



## **10.1 Instrukcja wykonywania lotów (IWL)**

**IWL może być wydawana i stosowana w tematycznie oddzielnych częściach dotyczących konkretnych zagadnień eksploatacji statków powietrznych. W takim przypadku każda z takich części musi być oznaczona wyraźną informacją, iż jest ona określoną częścią instrukcji wykonywania lotów.**

**IWL powinna zawierać wymienione w 10.1.2.1 informacje, zasady i ustalenia.**

**IWL musi zawierać zasady, ustalenia i informacje dotyczące organizacji, zabezpieczenia, przygotowania, planowania, kierowania i wykonywania lotów wymienione w 10.1.2.2.**



## **GA non-EASA**

**W przypadku wykonywania lotów innych niż usługi lotnicze do których ma zastosowanie PL-6, ma zastosowanie przepis:**

**3.2.1.5 Użytkownik pojedynczego egzemplarza statku powietrznego, zwolniony jest z opracowania i wydania instrukcji wykonywania lotów w przypadku wykonywania lotów dla potrzeb własnych.**

**DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ**

**Jarosław Błaszczkowski**

**Naczelnik Inspektoratu Operacji Specjalistycznych, Lotów Lokalnych i  
Lotnictwa Ogólnego w Departamencie Operacyjno-Lotniczym  
e-mail: [jblaszczykowski@ulc.gov.pl](mailto:jblaszczykowski@ulc.gov.pl)**