

**Loty komercyjne
urządzeniami latającymi
innymi niż lotnie,
paralotnie, motoparalotnie,
motolotnie i spadochrony.**



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

01.04.2025 r.





1. Podstawy prawne.
2. Zgłoszenie UL.
3. Ubezpieczenie OC –rozp. (WE) nr 785/2004
4. Warunki i wymagania dotyczące używania UL w operacjach zarobkowych - załącznik 5 rozp. z art.33
5. Warunki i wymagania dotyczące używania UL w operacjach zarobkowych - PI-6



Podstawy prawne.

1. Ustawa Prawo lotnicze.
2. 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 (rozporządzenie wyłączające z art. 33 ust. 2 i 4).
3. „Szczegółowe zasady bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązków ich użytkowników (PL - 6)„ - załącznik 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.



Rozporządzenie wyłączające z art. 33 ust. 2 i 4)

§ 2. 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 urządzenia 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 „urządzeniami latającymi”, **z wyjątkiem samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców używanych w celach związanych z wykonywaniem przewozu lotniczego;**

(...)



Rozporządzenie wyłączające z art. 33 ust. 2 i 4)

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

- 1) lotni – w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 2) paralotni – w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 3) motolotni – w załączniku nr 3 do rozporządzenia;
- 4) spadochronów, w tym spadochronowych systemów ratowniczych – w załączniku nr 4 do rozporządzenia;

5) urządzeń latających innych niż wymienione w pkt 1–4 – w załączniku nr 5 do rozporządzenia;

5a) 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 zdolności do lotu – w załączniku nr 5a do rozporządzenia.



Rozporządzenie wyłączające z art. 33 ust. 2 i 4)

§ 2. 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.**



Zgłoszenie UL.

Druk zgłoszenia na stronie ULC :
<https://ulc.gov.pl/pl/urzadzenia-latajace>



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.



Ubezpieczenie OC

Ustawa Prawo lotnicze

Art. 209. 1. Przewoźnicy lotniczy i użytkownicy statków powietrznych są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną przez nich działalnością lotniczą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 138 z 30.04.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 160), z zastrzeżeniem przepisów wydanych na podstawie art. 33 ust. 2.



Ubezpieczenie OC

Rozporządzenie wyłączające z art. 33 ust. 2 i 4)

Załącznik 7

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

1.1.1 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.

Ubezpieczenie OC –rozp. (WE) nr 785/2004

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich przewoźników lotniczych oraz operatorów statków powietrznych dokonujących przelotów w granicach, do, z oraz ponad terytorium Państwa Członkowskiego, które obowiązują postanowienia Traktatu.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

- a) państwowych statków powietrznych określonych w art. 3 lit. b) Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;
- b) modeli statków powietrznych posiadające MTOM poniżej 20 kg;
- c) maszyn latających o starcie pieszym (włączając paralotnie i lotnie z napędem);
- d) balonów na uwięzi;
- e) latawców;

f) spadochronów (włącznie z spadochronami wznoszonymi w powietrze przez samochód);

g) statków powietrznych, z lotniami łącznie, posiadających MTOM poniżej 500 kg, oraz mikroświatła; które:

— są używane do celów niehandlowych, lub

— są używane w lokalnych instrukcjach lotniczych, które nie wiążą się z przekraczaniem granic międzynarodowych,

w takim zakresie, jaki na podstawie niniejszego rozporządzenia dotyczy zobowiązań do ubezpieczenia odnoszących się do ryzyka wojny i terroryzmu



Ubezpieczenie OC –rozp. (WE) nr 785/2004

2. This Regulation shall not apply to:

- (a) State aircraft as referred to in Article 3(b) of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944;
- (b) model aircraft with an MTOM of less than 20 kg;
- (c) foot-launched flying machines (including powered paragliders and hang gliders);
- (d) captive balloons;
- (e) kites;
- (f) parachutes (including parascending parachutes);
- (g) aircraft, including gliders, with a MTOM of less than 500 kg, and microlights, which:
 - are used for non-commercial purposes, or
 - are used for local flight instruction which does not entail the crossing of international borders,

in so far as the insurance obligations under this Regulation relating to the risks of war and terrorism are concerned.

Artykuł 7

Ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich

1. W zakresie odpowiedzialności cywilnej wobec osób ► **C1** trzecich, minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia w razie wypadku ◀ każdego ze statków powietrznych, wynosi:

Kategorie	MTOM (kg)	► C1 Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia ◀ (w milionach SDR)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 6000	7
5	< 12000	18
6	< 25000	80
7	< 50000	150
8	< 200000	300
9	< 500000	500
10	≥ 500000	700



Warunki i wymagania dotyczące używania
**„URZĄDZEŃ LATAJĄCYCH INNYCH NIŻ LOTNIE,
PARALOTNIE, MOTOPARALOTNIE, MOTOLOTNIE I
SPADOCHRONY”** w operacjach zarobkowych -
załącznik 5 rozp. z art.33.



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;**



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 nalogu 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.



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.



5.4.3. W przypadku holowania przez urządzenie latające innego statku powietrznego, oba statki powietrzne są wyposażone w środki łączności radiowej oraz urządzenia zwalniające linę holowniczą.

5.4.4. W przypadku holowania transparentu lub banera urządzenie latające wykonujące lot holujący posiada urządzenie zwalniające linę.

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.



Warunki i wymagania dotyczące używania UL w operacjach zarobkowych - PI-6



3.1.1. Użytkownik jest obowiązany - w zakresie odpowiednim do struktury organizacyjnej oraz zadań, jakie w ramach statutowej lub uznanej działalności będą wykonywane podczas lotów jego statków powietrznych - do opracowania zasad użytkowania znajdujących się w jego dyspozycji statków powietrznych oraz do wdrożenia tych zasad i przestrzegania ich w procesie eksploatacji.



Instrukcja wykonywania lotów (IWL)

3.2.1.1 Zasady eksploatacji określone w pkt 3.1 muszą być zawarte w wydanej przez użytkownika instrukcji wykonywania lotów (pkt 10.1). - **Tą instrukcję należy rozumieć jako wymaganą przez rozp. wyłączające instrukcje operacyjną.**

3.2.1.2 Użytkownik jest zobowiązany do zaopatrzenia w instrukcję wykonywania lotów wszystkie osoby uczestniczące w procesie użytkowania statków powietrznych będących w jego dyspozycji.

3.2.1.3 Instrukcja wykonywania lotów musi być uzupełniana i zmieniana w sposób niezbędny do utrzymania jej w pełnej aktualności; wprowadzone uzupełnienia i zmiany muszą być niezwłocznie dostarczane wszystkim osobom obowiązany do posługiwania się tą instrukcją.

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 – **Ten przepis nie ma zastosowania ponieważ rozp. wyłączające narzuca obowiązek posiadania instrukcji.**



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.

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.



4.2.3.1 Przed wykonaniem zamierzonego lotu (lotów) użytkownik albo upoważniony przez niego przedstawiciel obowiązany jest wydać pisemne zezwolenie (polecenie) wykonania lotu (lotów), wydane w formie pisemnego zlecenia lotu. Jeżeli w locie tym mają być przewożeni podróżni - użytkownik jest zobowiązany do wystawienia listy podróżnych, która w takim przypadku stanowi załącznik do zlecenia lotu albo planu lotu (stosownie do procedury wykonania planowanego lotu).

4.2.3.2 Użytkownik pojedynczego statku powietrznego zwolniony jest z obowiązku wydawania zlecenia lotu, o którym mowa w pkt 4.2.3.1.



4.2.3.9 Dowódca statku powietrznego podczas realizacji lotów, których podstawą wykonania jest zlecenie lotu lub w inny sposób wyrażone upoważnienie użytkownika do operowania statkiem powietrznym, oraz osoba pełniąca bieżący nadzór operacyjny nad lotami wykonywanymi na podstawie planowej tabeli lotów, **zobowiązane są do bieżącej i wiarygodnej rejestracji lotów na listach lotów.**



4.2.3.10 Na liście lotów należy rejestrować:

- (1) nazwę lotniska lub lądowiska startu i datę lotu,
- (2) nazwisko i imię dowódcy statku powietrznego oraz imiona, nazwiska i funkcje pozostałych członków załogi, a także innych osób na pokładzie wyznaczonych do wykonywania swoich funkcji służbowych w ramach realizacji zadania,
- (3) liczbę podróżnych (jeżeli przebywają na pokładzie podczas w lotu),
- (4) typ i znaki rejestracyjne statku powietrznego,
- (5) rodzaj i zdanie lotu,
- (6) czasy startu i lądowania,
- (7) czasy lotów, czasy pracy silnika (silników) na ziemi,
- (8) inne ważne informacje, jakie będą wymagane przez użytkownika w ramach sprawowania bieżącego nadzoru operacyjnego.



4.2.5 Zapas paliwa i oleju

4.2.5.1 Lot statku powietrznego może być rozpoczęty tylko wówczas, jeżeli po uwzględnieniu zarówno warunków meteorologicznych, jak i opóźnień lotu, które są możliwe do przewidzenia, samolot zostanie zaopatrzony w odpowiednie ilości paliwa i oleju zapewniające bezpieczne wykonanie lotu oraz, jeżeli ma to zastosowanie, przestrzegane są następujące postanowienia:

- (1) jeżeli nie jest wymagane zapasowe lotnisko dla lotniska docelowego, ilość paliwa i oleju musi być wystarczająca do osiągnięcia lotniska docelowego, a następnie kontynuowania lotu przez okres 45 minut;
- (2) gdy wymagane jest lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, ilość paliwa musi być wystarczająca do:
 - (a) osiągnięcia lotniska docelowego, przelotu od niego do najbardziej niekorzystnego (z punktu widzenia zużycia paliwa) lotniska zapasowego, jeżeli w zleceniu na lot było podane więcej niż jedno lotnisko zapasowe, a następnie kontynuowania lotu w ciągu 45 minut, albo
 - (b) osiągnięcia wyznaczonego punktu na trasie lotu, a następnie osiągnięcia najbardziej niekorzystnego lotniska zapasowego (z punktu widzenia zużycia paliwa), jeżeli w zleceniu lotu podano więcej niż jedno lotnisko zapasowe, a następnie kontynuowania lotu w ciągu 45 minut.



6.3.8 Wyposażenie w spadochrony

6.3.8.1 Użytkownik powinien zapewnić, aby w przypadkach określonych w pkt

6.3.8.2 żaden statek powietrzny nie został użyty do lotu, jeżeli nie jest wyposażony przez producenta w integralny system ratowniczy lub jeżeli znajdujące się na pokładzie tego statku osoby nie posiadają spadochronów przygotowanych do niezwłocznego użycia.

6.3.8.2 Osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego muszą być wyposażone w spadochrony:

(1) na statkach powietrznych podczas lotów:

- (a) akrobacyjnych,
- (b) holowniczych,
- (c) grupowych (w szyku zwartym),
- (...)



9.4 Kontrola techniki pilotowania

9.4.1 Użytkownik jest obowiązany zapewnić, aby technika pilotowania w zakresie posiadanych przez pilotów licencji i posiadanych uprawnień oraz prawidłowość postępowania pilotów w niebezpiecznych sytuacjach były sprawdzane w sposób, który każdorazowo określi rzeczywiste kwalifikacje pilotów.



9.4 Kontrola techniki pilotowania

9.4.2 Sprawdzenie, o którym mowa w 9.4.1, należy przeprowadzać:

- (1) dwa razy w okresie jednego roku przy zachowaniu odstępu większego niż 4 miesiące pomiędzy sprawdzeniami - w odniesieniu do pilotów wykonującym loty na statkach powietrznych o masie maksymalnej dopuszczalnej do startu powyżej 5 700 kg;
- (2) raz w okresie jednego roku - w odniesieniu do pilotów samolotów i śmigłowców o masie maksymalnej dopuszczalnej do startu poniżej 5 700 kg oraz pilotów szybowcowych;
- (3) w okresie i w zakresach ustalonych przez użytkownika - w odniesieniu do pilotów balonów wolnych i sterowców.



Dziękuję za uwagę

Jarosław Błaszczkowski
Naczelnik Inspektoratu Operacji Specjalistycznych, Lotów Lokalnych i Lotnictwa
Ogólnego LOL-2.
e-mail jblaszczkowski@ulc.gov.pl tel. +48(22)520 72 32