

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I
GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia2013 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 2012 r. poz. 933, 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) statki powietrzne, 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. 1. Wyłącza się z zastosowania przepisów ustawy w zakresie art. 31, 32, rozdziału 2 w dziale III, art. 45, 46 ust. 2, 48, 49, 52, 53, 53c oraz art. 160 ust. 3 pkt. 6, następujące rodzaje statków powietrznych:

- 1) statki powietrzne, których charakterystyka techniczna uzasadnia szczególne ich traktowanie:
 - a) lotnie,
 - b) paralotnie,
 - c) motolotnie,
 - d) modele latające,
 - e) spadochrony, w tym spadochrony ratownicze,

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

- f) bezzałogowe statki powietrzne, o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 25 kg.
- 2) inne niż wymienione w pkt 1 statki powietrzne używane w celach niezwiązanych z wykonywaniem przewozu lotniczego, o których mowa w lit. e, f, g oraz j załącznika II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008/WE z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającej dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 216/2008”;
- 3) inne niż wymienione w pkt 1 i 2 statki powietrzne używane wyłącznie na użytek własny, w celach niezwiązanych z prowadzeniem działalności gospodarczej, o których mowa w lit. c załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg, a dla wiatrakowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg.

2. Wyłącza się z zastosowania przepisów ustawy statki powietrzne, których charakterystyka techniczna uzasadniająca szczególne ich traktowanie oraz przeznaczenie nie pozwalają na zakwalifikowanie do żadnego rodzaju lotnictwa, za wyjątkiem przepisów Działu I, Działu II, Działu VI oraz art. 212 ustawy.

3. Wyłącza się z zastosowania do statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 1, przepisy wydane na podstawie art. 119 ustawy w zakresie obowiązków związanych z wykonywaniem lotów w strefie nadgranicznej.

4. Wyłącza się z obowiązku uzyskania tymczasowego zezwolenia na lot, o którym mowa w art. 145a ust. 1, ustawy statki powietrzne, o których mowa w lit. c, e, f, g oraz j załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zarejestrowanych w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

5. Wyłącza się z zastosowania przepisów wydanych na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy oraz przepisów ustawy w zakresie art. 126 ust. 2-5 statki powietrzne, o których mowa w § 1 ust. 1 lit. d, o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 25 kg, używane wyłącznie w operacjach w zasięgu widzialności wzrokowej w celach innych niż działalność gospodarcza.

6. Wyłącza się z zastosowania przepisów ustawy w zakresie art. 105 ust. 1 oraz art. 123 ust. 2 spadochrony, w tym spadochrony ratownicze.

7. Wyłącza się z zastosowania przepisów wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy statki powietrzne, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3.

8. Wyłącza się z zastosowania przepisów wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy statki powietrzne, o których mowa w ust. 1 pkt 2, chyba że przy użyciu tych statków powietrznych świadczone są usługi lotnicze. W przypadku świadczenia usług lotniczych załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609) stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem przepisów określonych w załączniku nr 5.

9. Wyłącza się z obowiązku powiadamiania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 123 ust. 1d ustawy, statki powietrzne, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a, b oraz d, pod warunkiem, że w pokazach lotniczych uczestniczą wyłącznie te statki.

§ 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. Nr 168, poz. 1637) w zakresie:

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

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. Nadzór instruktorski nad egzaminowanym podczas lotu lub skoku egzaminacyjnego, w zakresie posiadanych uprawnień instruktorskich, może wykonywać:

- 1) instruktor w podmiocie szkolącym, o którym mowa w art. 95a ust. 1 ustawy, wpisanym do rejestru podmiotów szkolących na podstawie art. 95a ust. 1 ustawy, w zakresie którego jest przeprowadzany egzamin, lub
- 2) instruktor posiadający ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej związanej z wykonywaniem czynności instruktora odpowiedniej specjalności, na sumę gwarancyjną nie mniejszą niż określona w załączniku nr 7 do rozporządzenia

-- po złożeniu egzaminatorowi pisemnego oświadczenia o podjęciu się tego nadzoru.

4. Nadzór instruktorski nad egzaminowanym podczas lotu lub skoku egzaminacyjnego, w zakresie posiadanych uprawnień instruktorskich, może wykonywać także egzaminator posiadający ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej związanej z wykonywaniem czynności instruktora odpowiedniej specjalności, na sumę gwarancyjną nie mniejszą niż określona w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

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, o których mowa w § 2, określają załączniki do rozporządzenia:

- 1) nr 1 – lotnie;
- 2) nr 2 – paralotnie;
- 3) nr 3 – motolotnie;
- 4) nr 4 – spadochrony;
- 5) nr 5 – ultralekkie statki powietrzne;
- 6) nr 6 – modele latające o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 25 kg, używane wyłącznie w operacjach w zasięgu widzialności wzrokowej;
- 7) nr 7 – ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

2. Sposób prowadzenia ewidencji statków powietrznych określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

3. Zdarność do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej określają przepisy w sprawie statków powietrznych kategorii specjalnej.

4. Statki powietrzne, o których mowa w lit. e, f oraz g załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, mogą być wykorzystane do szkolenia w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego oraz mogą być pilotowane przez pilota posiadającego świadectwo kwalifikacji w zakresie posiadanych uprawnień i wyposażenia statku powietrznego.

§ 5. 1. Statki powietrzne, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 1 lit. c, pkt 2 oraz pkt 3, podlegają obowiązkowi wpisu do ewidencji statków powietrznych, zwanej dalej "ewidencją".

2. Statki powietrzne nieobjęte obowiązkiem ewidencji, o którym mowa w ust. 1, na wniosek właściciela mogą zostać do tej ewidencji wpisane.

3. Ewidencję prowadzi Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

4. Każda zmiana danych wpisanych do ewidencji podlega wpisowi do ewidencji.

5. Właściciel statku powietrznego, wpisanego do ewidencji, jest obowiązany zgłosić zmiany danych wpisanych do ewidencji, w terminie 14 dni od dnia powstania tych zmian.

6. Wykreślenie statku powietrznego z ewidencji następuje:

- 1) z urzędu, w przypadku zniszczenia statku powietrznego lub stałej utraty zdolności do wykonywania lotów;
- 2) na wniosek właściciela statku powietrznego.

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

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

§ 7. Do statków powietrznych, o których mowa w § 2, z wyłączeniem statków powietrznych, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 1 lit d, stosuje się przepisy ruchu lotniczego z zastrzeżeniami ujętymi w załącznikach do rozporządzenia.

§ 8. Certyfikaty dotyczące projektowania produkcji i obsługi, oraz certyfikaty dotyczące obsługi statków powietrznych, o których mowa w załącznikach do rozporządzenia, wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność i stosuje się do nich odpowiednio przepisy załączników nr 1-5 dotyczące zatwierdzonych producentów lub zatwierdzonych podmiotów.

§ 9. Dokumenty wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, w szczególności karty poświadczenia, wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia²⁾, z wyjątkiem rozdziału 3 załącznika nr 7, który wychodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

W porozumieniu z:
MINISTREM OBRONY NARODOWEJ
MINISTREM SPRAW
WEWNĘTRZNYCH
MINISTREM SPORTU I TURYSTYKI

Za zgodność pod względem
prawnym i redakcyjnym

Dyrektor
Biura Prasowego
Dariusz [podpis]

²⁾ 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. Nr 107, poz. 904 oraz z 2007 r. Nr 197, poz. 1436), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki do rozporządzenia
Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
z dnia 2013 r. (poz.)

Załącznik nr 1

LOTNIE

Warunki i wymagania dotyczące używania lotni oraz obowiązki użytkowników lotni

Spis treści

- Rozdział 1 Zastosowanie
- Rozdział 2 Określenia
- Rozdział 3 Zasady eksploatacji lotni
- Rozdział 4 Organizacja lotów lotniowych
- Rozdział 5 Wykonywanie lotów
- Rozdział 6 Odpowiedzialność
- Rozdział 7 Dopuszczenie lotni do lotów
- Rozdział 8 Produkcja i obsługa techniczna lotni
- Rozdział 9 Znaki stosowane podczas lotów holowanych

Rozdział 1

Zastosowanie

- 1.1. Przepisy niniejszego załącznika stosuje się do używanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej 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 niniejszego załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

- 2.1. Użyte w przepisach załącznika określenia oznaczają:
 - 1) dowódca statku powietrznego – pilota, który podjął się pilotowania lotni i ponosi odpowiedzialność za bezpieczne wykonanie lotu;
 - 2) eksploatacja lotni – całość działań organizacyjnych i technicznych, których celem jest używanie lotni zgodnie z jej przeznaczeniem;
 - 3) holownik – pilota posiadającego potwierdzone zaświadczeniem uprawnienia do holowania statków powietrznych;
 - 4) lotnia – kompletną lotnię z uprzężą, lotnię z napędem, a także pojedyncze skrzydło bez uprząży lub napędu;
 - 5) mechanik lotniowy – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi lotni jako całości TM (HG) lub motolotni jako całości TM (PHG);
 - 6) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na lotniach dla innych osób;

- 7) pasażer – osobę na lotni dwuosobowej uczestniczącą w locie za zgodą dowódcy statku powietrznego, z wyłączeniem członków załogi lotni;
- 8) pilot lotni – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji pilota lotni;
- 9) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 10) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w § 38 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia.....2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. ...);
- 11) świadectwo kwalifikacji pilota lotni – wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający kwalifikacje pilota lotni, uprawniający do samodzielnego wykonywania lotów w zakresie wynikającym z uprawnień wpisanych do tego świadectwa;
- 12) wyciągarkowy – osobę, która ukończyła szkolenie w zakresie obsługi urządzeń mechanicznych służących do holowania lotni lub parolotni, określone programem szkolenia;
- 13) wysokość względna – odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od określonego poziomu odniesienia;
- 14) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji pilota lotni;
- 15) załącznik – niniejszy załącznik;
- 16) deklaracja zgodności – deklarację producenta dotyczącą egzemplarza wyrobu potwierdzającą spełnienie wymagań przez typ wyrobu, będącą jednocześnie oświadczeniem wytwórcy, że dany egzemplarz lotni lub jej podzespołu został wyprodukowany zgodnie z typem, dla którego wydano dokument definiujący wyrób i określający poziom spełnienia wymagań;
- 17) producent – osobę fizyczną albo prawną albo jednostkę organizacyjną nie posiadającą osobowości prawnej, która projektuje i wytwarza lotnię lub jej podzespoły, albo dla której te wyroby zaprojektowano lub wytworzono w celu wprowadzenia ich do obrotu, lub do oddania do użytku w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935, z późn. zm.¹⁾), pod własną nazwą lub znakiem, na potrzeby własne lub innych użytkowników, a także podmiot przedstawiający do wydania dopuszczenia do lotu lotnię nową lub używaną, której podzespoły mają nieznaną pochodzenie, lub dla których nie zachowały się dokumenty dowodowe;
- 18) właściwa władza ATS – instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej.

Rozdział 3

Zasady eksploatacji lotni

- 3.1. Zasady eksploatacji lotni określają przepisy załącznika.
- 3.2. W zakresie eksploatacji lotni osoba używająca lotni jest obowiązana do stosowania 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

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 102, poz. 586 i Nr 227, poz. 1367 oraz z 2012 r. poz. 1539.

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) zapewnia, że w przypadku lotów ucznia-pilota oraz lotów z pasażerem będą używane wyłącznie lotnie posiadające ważną kartę lotni, o której mowa w pkt 7.1;
 - 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;
 - 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 wskazaniami 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 opracowanym przez 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 wolno wykonywać:
- 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 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) 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 właściwą władzę ATS.
- 5.6. Warunki wykonywania lotów ucznia-pilota określa się 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, zgodnie z wymaganiami określonymi w odrębnych przepisach.

- 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 3.2.1, 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 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, oraz w przypadku członka załogi 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 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 posiadających licencje sportowe lub piloci lotni;
 - 3) wynika z prowadzonego szkolenia lotniczego.

Rozdział 7

Dopuszczenie lotni do lotów

- 7.1. Do wykonywania lotów przez ucznia-pilota oraz lotów pilota z pasażerem są używane lotnie, które posiadają ważną kartę lotni, oraz w przypadku używania spadochronów, spadochrony posiadające ważne dopuszczenie i ułożenie, o którym mowa w załączniku nr 4 do rozporządzenia.
- 7.1.1. Zamiast karty lotni potwierdzeniem dopuszczenia do lotu, odrębnie dla skrzydła lotni lub uprząży, mogą być także oznaczenia zdatności umieszczone na tych podzespołach przez ich producenta lub mechanika lotniowego.
- 7.1.2. Karta lotni i oznaczenia zdatności występują łącznie albo niezależnie.

- 7.1.3. Oznaczenie zdatności może być także częścią tabliczki znamionowej.
- 7.1.4. Nie wymaga się wystawienia odrębnego dopuszczenia do lotu uprząży oznaczonych przez producenta znakiem zgodności z mającą zastosowanie normą europejską lub krajową, jednak oceny stanu technicznego każdorazowo przed startem dokonuje pilot lub w przypadku lotu ucznia-pilota – instruktor.
- 7.1.5. Do połączenia skrzydła lotni z uprzężą lub spadochronem wykorzystuje się elementy łączące o określonej przez producenta wytrzymałości.
- 7.2. Karta lotni może być odrębnym dokumentem wystawionym przez mechanika lotniowego albo częścią instrukcji, metryki lub innego wystawionego przez producenta dokumentu lotni, który co najmniej:
- 1) zawiera informacje o lotni:
 - a) typ (jednomiejscowa, dwumiejscowa) lub model,
 - b) nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) klasę lub przeznaczenie,
 - f) minimalną i maksymalną masę startową (MTOM),
 - g) numer i rodzaj dokumentu wymienionego w pkt 7.6, wystawionego dla danego typu lotni;
 - 2) zawiera informacje o dopuszczeniu do lotów, w tym:
 - a) datę dopuszczenia do lotów,
 - b) termin ważności dopuszczenia,
 - c) imię i nazwisko, numer świadectwa oraz poświadczenie mechanika lotniowego,
 - d) nazwę lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 8.1 lub 8.11, w ramach którego działa mechanik lotniowy;
 - 3) posiada numer dopuszczenia w wykazie, o którym mowa w pkt 8.13.
- 7.2.1. Oznaczenie zdatności lotni lub uprząży zawiera co najmniej informacje o:
- 1) podzespołe, w tym:
 - a) typ lub model podzespołu,
 - b) nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) określenie podzespołu lotni,
 - e) maksymalną masę startową (MTOM) lotni lub masę osoby w przypadku uprząży,
 - f) numer certyfikatu jeżeli wystawiono;
 - 2) dopuszczeniu do lotów, w tym:
 - a) stwierdzenie dopuszczenia do lotów,
 - b) termin ważności dopuszczenia (miesiąc i rok),
 - c) poświadczenie mechanika lotniowego lub osoby upoważnionej przez producenta w tym pieczęć i podpis,
 - d) numer podmiotu w ewidencji, o której mowa w pkt 8.15, lub nazwę producenta w ramach którego dokonywane jest dopuszczenie,
 - e) numer dopuszczenia w wykazie lotni dopuszczonych do lotów prowadzonym przez mechanika lotniowego.
- 7.2.2. Pieczęć używana do poświadczeń zawiera co najmniej imię i nazwisko osoby dopuszczającej do lotu oraz numer wpisu podmiotu do ewidencji, o której mowa w pkt 8.15.
- 7.2.3. Na oznaczeniu zdatności pieczęć może być zastąpiona stałym nadrukiem.
- 7.2.4. Nie wymaga się wystawienia odrębnego krajowego dopuszczenia do lotu w przypadku, gdy dopuszczenie do lotu lub oznaczenie poszczególnych podzespołów lotni lub spadochronów do lotni, będące jednocześnie potwierdzeniem aktualnego dopuszczenia

do lotu, zostało wykonane przez upoważnione podmioty, instytucje lub organy nadzoru lotniczego innego państwa, zgodnie z ich przepisami w tym zakresie, a podmiot szkolący organizujący loty lub pilot lotni wykonujący lot z pasażerem zna, rozumie i akceptuje dokumenty lub oznaczenia wystawione w innym języku.

- 7.3. Dopuszczenia lotni do lotu dokonuje mechanik lotniowy, z zastrzeżeniem pkt 8.1 i 8.11, na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności.
- 7.4. Ocena zdatności lotni obejmuje:
 - 1) ocenę dokumentacji;
 - 2) ocenę stanu technicznego;
 - 3) próby funkcjonalne;
 - 4) loty kontrolne, jeżeli mechanik lotniowy uzna je za konieczne.
- 7.5. Dopuszczenie lotni do lotu może być wykonane na okres wynikający z jej oceny zdatności oraz z zaleceń producenta, jednak czas ten nie może być dłuższy niż 24 miesiące.
 - 7.5.1. W przypadku uprzedziły okres ważności dopuszczenia do lotów nie może być dłuższy niż 10 lat.
 - 7.5.2. Po upływie terminu ważności dopuszczenia do lotu konieczna jest ponowna ocena zdatności oraz dopuszczenie do lotu.
- 7.6. Lotnie mogą być dopuszczone do lotu na podstawie oceny zdatności, o której mowa w pkt 7.3, jeżeli:
 - 1) dla typu lub egzemplarza Prezes Urzędu wydał orzeczenie zdatności lub inny dokument uznania zdatności lub
 - 2) dla typu lub egzemplarza został wydany przez upoważnioną instytucję lub organ nadzoru lotniczego innego kraju dokument uznania zdatności lub dokument równorzędny, lub
 - 3) zostały wyprodukowane przez zatwierdzonego producenta lub podmiot uznany jako producent lotni w kraju producenta lub innym kraju i przeszły próby w powietrzu, lub
 - 4) z deklaracji zgodności, instrukcji lub innych dokumentów wynika, że lotnia spełnia warunki nie mniejsze niż określa dla skrzydła motolotni załącznik nr 3 do rozporządzenia lub została wyprodukowana pod właściwym nadzorem kraju producenta, lub spełnia wymogi techniczne obowiązujące w innym kraju, lub
 - 5) producent zaświadczy, że ten typ i model sprzętu przeszedł próby w powietrzu, jest użytkowany co najmniej od roku, system kontroli jakości producenta zapewnia powtarzalność produkcji oraz nie występują przeciwwskazania do jego użycia, lub
 - 6) w ramach oceny zdatności przeprowadzono próby zgodnie z programem prób uzgodnionym z Prezesem Urzędu.
- 7.7. Dla lotni używanych w lotach innych niż określone w pkt 7.1:
 - 1) karta lotni nie jest obowiązkowa, a za właściwy stan techniczny jest odpowiedzialna osoba używająca tego sprzętu;
 - 2) karta lotni może być wystawiona, na zasadach określonych w pkt 7.2, przy czym w przypadku braku dokumentacji określonej w pkt 7.6 mechanik lotniowy zamiast wpisu, o którym mowa w pkt 7.2 ppkt 1 lit. g, dokonuje adnotacji "NIECERTYFIKOWANA".
- 7.8. Wymagania techniczne dla lotni określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.
- 7.9.1. Propozycję wymagań technicznych przedstawia wnioskujący.
- 7.9.2. Wymagania techniczne mogą zostać określone lub zmienione przez Prezesa Urzędu w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją lub praktyką badań wyrobów, a także w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi.

- 7.10. Lotnie oraz uprząże producent lub mechanik lotniowy oznacza tabliczką znamionową umieszczoną w miejscu umożliwiającym ich odczytanie bez demontażu części składowych lotni.
- 7.10.1. Tabliczka znamionowa zawiera co najmniej:
- 1) informacje wymagane przez mające zastosowanie normy i wymagania techniczne, które dla lotni lub jej części stosuje producent, lub
 - 2) poniższe informacje:
 - a) typ lub model lotni lub uprząży,
 - b) nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) określenie lotni lub uprząży,
 - f) maksymalną masę startową (MTOM) lotni lub maksymalną masę osoby w przypadku uprząży,
 - g) numer certyfikatu, jeżeli uzyskano dla typu lotni lub uprząży.
- 7.10.2. Do czasu przeprowadzenia oceny potwierdzającej spełnienie wymagań technicznych, tabliczka znamionowa lub zamieszczone dodatkowe oznaczenia lotni i uprząży, zawierają informację: „Konstrukcja nie przeznaczona do lotów z pasażerem i lotów ucznia-pilota” lub zamiast numeru certyfikatu informację „PROTOTYP”.
- 7.10.3. Brak tabliczki znamionowej na lotni lub uprząży kwalifikuje je jako nie przeznaczone do lotów z pasażerem oraz lotów ucznia-pilota.

Rozdział 8

Produkcja i obsługa techniczna lotni

- 8.1. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa lotni może być prowadzona, z zastrzeżeniem pkt 8.2, 8.11 i 8.12, odpowiednio przez podmioty, którym Prezes Urzędu zgodnie z niniejszymi przepisami wydał zatwierdzenie dotyczące projektowania, produkcji i obsługi lotni, lub przez podmioty posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych. Podmioty te zwane są dalej "zatwierdzonymi producentami".
- 8.1.1. Zatwierdzeni producenci dostarczają użytkownikom lotnie oraz uprząże:
- 1) oznaczone tabliczką znamionową, oraz
 - 2) z deklaracją zgodności albo innym dokumentem informującym o spełnieniu przez egzemplarz wymagań technicznych.
- 8.2. Pojedyncze egzemplarze lotni mogą być produkowane, pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci.
- 8.3. Zainteresowany podmiot, aby otrzymać na zasadach określonych w niniejszych przepisach zatwierdzenie, o którym mowa w pkt 8.1, składa do Prezesa Urzędu dokumenty określone w pkt 8.4 i 8.4.1.
- 8.4. Wniosek podmiotu ubiegającego się o zatwierdzenie zawiera następujące dane:
- 1) oznaczenie podmiotu – imię i nazwisko lub nazwę;
 - 2) siedzibę;
 - 3) zakres działalności;
 - 4) miejsca wykonywania podstawowej działalności;
 - 5) podstawę prawną prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej zatwierdzeniu w innej formie;
 - 6) w zależności od rodzaju podmiotu – numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla podmiotów z państw obcych – dokument równoważny;

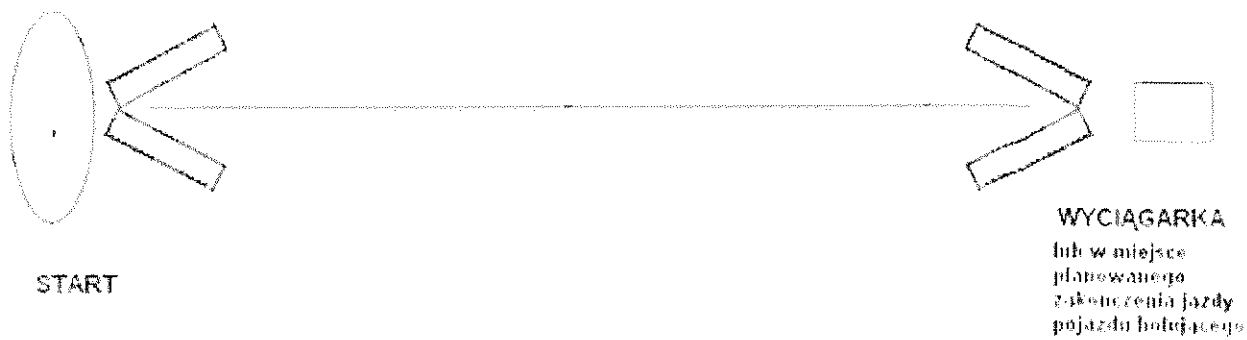
- 7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu – w przypadku producenta;
 - 8) miejsce przechowywania dokumentacji;
 - 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości.
- 8.4.1. Do wniosku, o którym mowa w pkt 8.4, dołącza się:
- 1) informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu, kontroli, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności;
 - 2) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięcioosobowym działalność podlegającą zatwierdzeniu:
 - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z zatwierdzaną działalnością,
 - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
 - c) dane osób odpowiedzialnych za zapewnienie kontroli jakości,
 - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
 - 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie zatwierdzanej działalności informacje dotyczące:
 - a) podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich podstawowych danych, charakterystykę oraz zakres kooperacji,
 - b) sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów niebędących zatwierdzonymi producentami.
- 8.5. W ramach procesu zatwierdzenia sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:
- 1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej kwalifikacje mechanika lotniowego, wykonującego czynności kontroli jakości, odbioru produkcji i dopuszczania sprzętu;
 - 2) posiadanie wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2, 7.2.1 i 8.13;
 - 3) posiadanie instrukcji obsługiwanych lotni lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.
- 8.6. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli, Prezes Urzędu wydaje odpowiednie zatwierdzenie.
- 8.7. Zatwierdzenie wydaje się na czas nieokreślony.
- 8.8. Zmiana danych, o których mowa w pkt 8.4 i 8.4.1, wymaga pisemnego zgłoszenia Prezesowi Urzędu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia pod rygorem utraty ważności zatwierdzenia.
- 8.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 8.4 ppkt 1-7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany zatwierdzenia.
- 8.10. Zatwierdzenie traci ważność w przypadku:
- 1) zaprzestania działalności;
 - 2) rezygnacji z zatwierdzenia;
 - 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 8.8;
 - 4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania zatwierdzenia, stwierdzonego decyzją Prezesa Urzędu.
- 8.10.1. W przypadku usunięcia braków będących podstawą utraty ważności zatwierdzenia Prezes Urzędu wydaje nowe zatwierdzenie.
- 8.11. Obsługa techniczna lotni, wykonywana tylko w zakresie napraw, przeglądów i dopuszczania do lotów, może być prowadzona poza zatwierdzonym producentem tylko przez mechaników lotniowych lub pod ich nadzorem, jeżeli jest wykonywana w ramach podmiotu, który zgłosił Prezesowi Urzędu taką działalność nie później niż na 14 dni przed jej rozpoczęciem i posiada wzory dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2, 7.2.1 i

- 8.13. Zgłoszenie zawiera dane wymienione w pkt 8.4 odpowiednio do planowanej działalności.
- 8.12. Obsługa techniczna w zakresie ograniczonym do:
- 1) wymiany i naprawy uszkodzonych części lotni niewymagającej ingerencji w strukturę podzespołów,
 - 2) ułożenia czaszy spadochronu,
 - 3) podczepienia spadochronu do lotni
- może być wykonywana również przez pilota lotni poza podmiotami wymienionymi w pkt 8.1 i 8.11.
- 8.13. Mechanicy lotniowi prowadzą wykaz lotni i uprząży dopuszczonych do lotów, w którym zamieszcza się co najmniej następujące informacje:
- 1) typ (jednomiejscowa, dwumiejscowa) lub model;
 - 2) nazwę producenta;
 - 3) numer fabryczny, a w przypadku jego braku numer nadany przez mechanika;
 - 4) datę produkcji;
 - 5) numer i rodzaj dokumentu wymienionego w pkt 7.6, wydanego dla danego typu lotni, lub adnotację "NIECERTYFIKOWANA";
 - 6) datę dopuszczenia do lotów i numer kolejny w wykazie;
 - 7) termin ważności dopuszczenia;
 - 8) zakres wykonanych czynności obsługowych;
 - 9) dane podmiotu zgłaszającego.
- 8.14. W przypadku zaprzestania działalności, o której mowa w pkt 8.1 lub 8.11, podmiot niezwłocznie przekazuje Prezesowi Urzędu wykaz, o którym mowa w pkt. 8.13, obejmujący okres ostatnich 36 miesięcy.
- 8.15. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów oraz osób, o których mowa w pkt 7.3, 8.1 i 8.11.
- 8.15.1. Ewidencję, o której mowa w pkt 8.15, udostępnia się w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego oraz jego delegaturach.
- 8.16. W przypadku niezgłoszenia zmian, o których mowa w pkt 8.8, lub prowadzenia działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami Prezes Urzędu może ograniczyć zakres wykonywanej przez podmiot 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 prowadzonej ewidencji.

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:



PARALOTNIE

Warunki i wymagania dotyczące używania paralotni oraz obowiązki użytkowników paralotni

Spis treści

- Rozdział 1 Zastosowanie
- Rozdział 2 Określenia
- Rozdział 3 Zasady eksploatacji paralotni
- Rozdział 4 Organizacja lotów paralotniowych
- Rozdział 5 Wykonywanie lotów
- Rozdział 6 Odpowiedzialność
- Rozdział 7 Dopuszczenie sprzętu paralotniowego do lotów
- Rozdział 8 Produkcja i obsługa techniczna sprzętu paralotniowego
- Rozdział 9 Znaki stosowane podczas lotów holowanych

Rozdział 1

Zastosowanie

- 1.1. Przepisy niniejszego załącznika stosuje się do używanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej paralotni.
- 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 niniejszego załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

- 2.1. Użyte w przepisach określenia oznaczają:
 - 1) dowódca statku powietrznego – pilota, który podjął się pilotowania paralotni i ponosi odpowiedzialność za bezpieczne wykonanie lotu;
 - 2) eksploatacja paralotni – całość działań organizacyjnych i technicznych, których celem jest używanie paralotni zgodnie z jej przeznaczeniem;
 - 3) mechanik paralotniowy – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi paralotni jako całości TM(PG);
 - 4) motoparalotnia – paralotnię wyposażoną w napęd oraz podwozie, której całkowita masa własna (pustej motoparalotni) nie jest większa niż 70 kg;
 - 5) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na paralotniach dla innych osób;
 - 6) pasażer – osobę uczestniczącą w locie na paralotni dwuosobowej za zgodą dowódcy statku powietrznego, z wyłączeniem członków załogi paralotni;
 - 7) paralotnia – kompletną paralotnię z uprzężą, paralotnię z napędem i motoparalotnię

- w tym paraplan, a także pojedyncze skrzydło bez uprzęży, napędu, wózka lub podwozia;
- 8) paraplan – motoparalotnię, której całkowita masa własna (pustej motoparalotni) jest większa niż 70 kg, wyposażoną w skrzydło nie przeznaczone do startu pieszego;
 - 9) pilot paralotni – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji pilota paralotni;
 - 10) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
 - 11) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w § 38 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia.....2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. ...);
 - 12) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni – wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający kwalifikacje pilota paralotni, uprawniający do samodzielnego wykonywania lotów w zakresie wynikającym z uprawnień wpisanych do tego świadectwa;
 - 13) wyciągarkowy – osobę, która ukończyła szkolenie w zakresie obsługi urządzeń mechanicznych służących do holowania lotni lub paralotni, określone programem szkolenia;
 - 14) wysokość względna – odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od określonego poziomu odniesienia;
 - 15) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji pilota paralotni;
 - 16) załącznik – niniejszy załącznik;
 - 17) deklaracja zgodności – deklarację producenta dotyczącą egzemplarza wyrobu potwierdzającą spełnienie wymagań przez typ wyrobu, będącą jednocześnie oświadczeniem wytwórcy, że dany egzemplarz paralotni lub jej podzespoły został wyprodukowany zgodnie z typem, dla którego wydano dokument definiujący wyrób i określający poziom spełnienia wymagań;
 - 18) producent – osobę fizyczną albo prawną albo jednostkę organizacyjną nie posiadającą osobowości prawnej, która projektuje i wytwarza paralotnię lub jej podzespoły, albo dla której te wyroby zaprojektowano lub wytworzono w celu wprowadzenia ich do obrotu lub do oddania do użytku, w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935, z późn. zm.²⁾), pod własną nazwą lub znakiem, na potrzeby własne lub innych użytkowników, a także podmiot przedstawiający do wydania dopuszczenia do lotu paralotnię nową lub używaną, której podzespoły mają nieznaną pochodzenie, lub dla których nie zachowały się dokumenty dowodowe;
 - 19) sprzęt paralotniowy – podzespoły paralotni za wyjątkiem:
 - a) napędów, które nie posiadają elementów pośredniczących w połączeniu skrzydła paralotni z wózkiem lub uprzężą, a uprzęże dla załogi podpinane bezpośrednio do skrzydła za pomocą standardowych połączeń przewidzianych przez producentów skrzydła lub uprzęży, oraz
 - b) wózków nie posiadających elementów pośredniczących w połączeniu skrzydła z uprzężą, wyposażonych w uprzęże dla załogi podpinane bezpośrednio do skrzydła za pomocą standardowych połączeń przewidzianych przez producentów skrzydła lub uprzęży;
 - 20) napęd – mechaniczny napęd paralotni;
 - 21) podzespoły paralotni – następujące elementy paralotni:
 - a) skrzydło – wraz z linkami i taśmami nośnymi,
 - b) uprzęż – z napędem lub bez wraz z systemem połączeń ze skrzydłem,

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 102, poz. 586 i Nr 227, poz. 1367 oraz z 2012 r. poz. 1539.

- c) wózek – z napędem lub bez wraz z systemem połączeń ze skrzydłem,
- d) napęd – wraz z systemem połączeń ze skrzydłem, wózkiem lub uprzężą.

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) zapewnia, że w przypadku lotów ucznia-pilota oraz lotów z pasażerem będą używane wyłącznie paralotnie posiadające ważną kartę paralotni, o której mowa w pkt 7.2;
 - 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 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;

- 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 wskazaniami 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 wolno wykonywać:
- 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 paraplanu – 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 właściwe władze ATS.
- 5.7. Warunki wykonywania lotów ucznia-pilota określa się 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) na paralotniach określonych w pkt 7.1;
 - 2) na holu lub ze wzgórza 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 zwalniają pilota paralotni z obowiązku udokumentowania posiadanej praktyki lotniczej, zgodnie z wymaganiami określonymi w odrębnych przepisach.
- 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 w zaleceniach producenta paralotni, o których mowa w pkt 3.2.1, 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 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, oraz w przypadku członka załogi 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 posiadających licencje sportowe lub piloci paralotni;
 - 3) wynika z prowadzonego szkolenia lotniczego.

Rozdział 7

Dopuszczenie sprzętu paralotniowego do lotów

- 7.1. Do lotów wykonywanych przez ucznia-pilota oraz lotów pilota z pasażerem używa się paralotni, które posiadają ważną kartę paralotni, oraz, w przypadku używania spadochronów, spadochrony posiadające ważne dopuszczenie i ułożenie, o którym mowa w załączniku nr 4 do rozporządzenia.
 - 7.1.1. Zamiast karty paralotni potwierdzeniem dopuszczenia do lotu, odrębnie dla poszczególnych podzespołów paralotni, mogą być także oznaczenia zdatności umieszczone na podzespołach przez ich producenta lub mechanika lotniowego.
 - 7.1.2. Karta paralotni i oznaczenia zdatności mogą występować łącznie lub niezależnie.
 - 7.1.3. Oznaczenie zdatności może być także częścią tabliczki znamionowej.
 - 7.1.4. Nie wymaga się wystawienia odrębnego dopuszczenia do lotu uprząży oznaczonych przez producenta znakiem zgodności z mającą zastosowanie normą europejską lub krajową, jednak oceny stanu technicznego każdorazowo przed startem dokonuje pilot lub w przypadku lotu ucznia-pilota instruktor.
 - 7.1.5. Do połączenia skrzydła paralotni z pozostałymi podzespołami lub spadochronem wykorzystuje się elementy łączące o określonej przez producenta wytrzymałości.
- 7.2. Karta paralotni może być odrębnym dokumentem wystawionym przez mechanika paralotniowego albo częścią instrukcji, metryki lub innego wystawionego przez producenta dokumentu paralotni, który zawiera co najmniej informacje o:
 - 1) paralotni, w tym:
 - a) typ (jednomiejscowa, dwumiejscowa) lub model,
 - b) nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,

- d) datę produkcji,
 - e) klasę lub przeznaczenie,
 - f) minimalną masę startową i maksymalną masę startową (MTOM),
 - g) numer i rodzaj dokumentu wymienionego w pkt 7.6, wystawionego dla danego typu paralotni;
- 2) dopuszczeniu do lotów, w tym:
- a) datę dopuszczenia do lotów,
 - b) termin ważności dopuszczenia,
 - c) imię i nazwisko, numer świadectwa oraz poświadczenie mechanika paralotniowego,
 - d) nazwę lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 8.1 lub 8.11, w ramach którego działa mechanik paralotniowy.
- 7.2.1. Oznaczenie zdatności podzespołów paralotni zawiera co najmniej informacje o:
- 1) podzespole, w tym:
- a) typ lub model podzespołu,
 - b) nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) określenie podzespołu paralotni,
 - e) maksymalną masę startową (MTOM) kompletnej paralotni lub maksymalne obciążenie w przypadku uprząży lub wózka;
- 2) dopuszczeniu do lotów, w tym:
- a) stwierdzenie dopuszczenia do lotów,
 - b) termin ważności dopuszczenia (miesiąc i rok),
 - c) poświadczenie mechanika paralotniowego lub osoby upoważnionej przez producenta w tym pieczęć i podpis,
 - d) numer podmiotu w ewidencji, o której mowa w pkt 8.15, lub nazwę producenta w ramach którego jest dokonywane dopuszczenie,
 - e) numer dopuszczenia w wykazie paralotni dopuszczonych do lotów prowadzonym przez mechanika paralotniowego.
- 7.2.2. Pieczęć używana do poświadczeń zawiera co najmniej imię i nazwisko osoby dopuszczającej do lotu oraz numer wpisu podmiotu do ewidencji, o której mowa w pkt 8.15.
- 7.2.3. Na oznaczeniu zdatności pieczęć może być zastąpiona stałym nadrukiem.
- 7.2.4. Nie wymaga się wystawienia odrębnego krajowego dopuszczenia do lotu w przypadku, gdy dopuszczenie do lotu lub oznaczenie poszczególnych podzespołów paralotni lub spadochronów do paralotni, będące jednocześnie potwierdzeniem aktualnego dopuszczenia do lotu, zostało wykonane przez upoważnione podmioty, instytucje lub organy nadzoru lotniczego innego państwa, zgodnie z ich przepisami w tym zakresie, a podmiot szkolący organizujący loty lub pilot paralotni wykonujący lot z pasażerem zna, rozumie i akceptuje dokumenty lub oznaczenia wystawione w innym języku.
- 7.3. Dopuszczenia paralotni do lotu dokonuje mechanik paralotniowy, z zastrzeżeniem pkt 8.1 i 8.11, na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności.
- 7.4. Ocena zdatności paralotni obejmuje:
- 1) ocenę dokumentacji;
 - 2) ocenę stanu technicznego;
 - 3) próby funkcjonalne;
 - 4) loty kontrolne – jeżeli mechanik paralotniowy uzna je za konieczne.
- 7.5. Dopuszczenia paralotni do lotu dokonuje się na okres wynikający z jej oceny zdatności oraz z zaleceń producenta, jednak nie dłuższy niż 24 miesiące.

- 7.5.1. W przypadku uprzedziły okres ważności dopuszczenia do lotów nie może być dłuższy niż 10 lat.
- 7.5.2. Po upływie terminu ważności dopuszczenia do lotu konieczna jest ponowna ocena zdatności oraz dopuszczenie do lotu.
- 7.6. Paralotnie mogą być dopuszczone do lotu na podstawie oceny zdatności, o której mowa w pkt 7.3, jeżeli:
- 1) dla typu lub egzemplarza Prezes Urzędu wydał orzeczenie zdatności lub inny dokument uznania zdatności lub
 - 2) dla typu lub egzemplarza został wydany przez upoważnioną instytucję lub organ nadzoru lotniczego innego kraju dokument uznania zdatności lub dokument równorzędny, lub
 - 3) zostały wyprodukowane przez zatwierdzonego producenta lub podmiot uznany jako producent paralotni w kraju producenta lub innym kraju i przeszły próby w powietrzu, lub
 - 4) z deklaracji zgodności, instrukcji lub innych dokumentów wynika, że paralotnia spełnia warunki nie mniejsze niż określa dla paralotni norma transponująca normę EN 926: 2000 (Sprzęt paralotniowy Paralotnie) lub została wyprodukowana pod właściwym nadzorem kraju producenta, lub spełnia wymogi techniczne obowiązujące w innym kraju, lub
 - 5) producent zaświadczy, że ten typ i model sprzętu przeszedł próby w powietrzu, jest użytkowany co najmniej od roku, system kontroli jakości producenta zapewnia powtarzalność produkcji oraz nie występują przeciwwskazania do jego użycia, lub
 - 6) w ramach oceny zdatności przeprowadzono próby zgodnie z programem prób uzgodnionym z Prezesem Urzędu.
- 7.7. Dla paralotni używanych w lotach innych niż określone w pkt 7.1:
- 1) karta paralotni nie jest obowiązkowa, a za ich właściwy stan techniczny odpowiedzialna jest osoba używająca tego sprzętu;
 - 2) karta paralotni może być wystawiona, określonych sposób określony w pkt 7.2, przy czym w wypadku braku dokumentacji określonej w pkt 7.6 mechanik paralotniowy zamiast wpisu, o którym mowa w pkt 7.2 ppkt 1 lit. g – dokonuje adnotacji "NIECERTYFIKOWANA".
- 7.8. Wymagania techniczne dla paralotni określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.
- 7.8.1. Propozycję wymagań technicznych przedstawia wnioskujący.
- 7.8.2. Wymagania techniczne mogą zostać określone lub zmienione przez Prezesa Urzędu w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją lub praktyką badań wyrobów, a także w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi.
- 7.9. Podzespoły paralotni producent lub mechanik paralotniowy oznacza tabliczką znamionową umieszczoną w miejscu umożliwiającym ich odczytanie bez demontażu części składowych paralotni.
- 7.9.1. Tabliczka znamionowa zawiera co najmniej:
- 1) informacje wymagane przez mające zastosowanie normy i wymagania techniczne, które dla paralotni lub jej części stosuje producent, lub
 - 2) poniższe informacje:
 - a) typ lub model podzespołu paralotni,
 - b) nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) określenie podzespołu paralotni,

- f) maksymalną masę startową (MTOM) kompletnej paralotni lub maksymalne obciążenie w przypadku uprząży lub wózka,
 - g) numer certyfikatu jeżeli uzyskano dla typu paralotni lub podzespołu.
- 7.9.2. Do czasu przeprowadzenia oceny potwierdzającej spełnienie wymagań technicznych, tabliczka znamionowa lub zamieszczone dodatkowe oznaczenia podzespołu paralotni, zawierają informację: „Konstrukcja nie przeznaczona do lotów z pasażerem i lotów ucznia-pilota” lub zamiast numeru certyfikatu informację „PROTOTYP”.
- 7.9.3. Brak tabliczki znamionowej na podzespołach paralotni kwalifikuje je jako nie przeznaczone do lotów z pasażerem oraz lotów ucznia-pilota.

Rozdział 8

Produkcja i obsługa techniczna sprzętu paralotniowego

- 8.1. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa sprzętu paralotniowego może być prowadzona, z zastrzeżeniem pkt 8.2, 8.11 i 8.12, odpowiednio przez podmioty, którym Prezes Urzędu zgodnie z niniejszymi przepisami wydał zatwierdzenie dotyczące projektowania, produkcji i obsługi sprzętu paralotniowego, lub przez podmioty posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych. Podmioty te zwane są dalej "zatwierdzonymi producentami".
- 8.1.1. Zatwierdzeni producenci dostarczają użytkownikom podzespoły paralotni:
- 1) oznaczone tabliczka znamionową, oraz
 - 2) z deklaracją zgodności albo innym dokumentem informującym o spełnieniu przez egzemplarz wymagań technicznych.
- 8.2. Pojedyncze egzemplarze sprzętu paralotniowego mogą być produkowane, pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci.
- 8.3. Podmiot ubiegający się o zatwierdzenie, o którym mowa w pkt 8.1, składa do Prezesa Urzędu dokumenty określone w pkt 8.4 i 8.4.1.
- 8.4. Wniosek podmiotu ubiegającego się o zatwierdzenie zawiera następujące dane:
- 1) oznaczenie podmiotu – imię i nazwisko lub nazwę;
 - 2) siedzibę;
 - 3) zakres działalności;
 - 4) miejsca wykonywania podstawowej działalności;
 - 5) podstawę prawną prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej zatwierdzeniu w innej formie;
 - 6) w zależności od rodzaju podmiotu – numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla podmiotów obcych – dokument równoważny;
 - 7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu – w przypadku producentów;
 - 8) miejsce przechowywania dokumentacji;
 - 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości.
- 8.4.1. Do wniosku, o którym mowa w pkt 8.4, dołącza się:
- 1) informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu i kontroli jakości, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności;
 - 2) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięćosobowym działalność podlegającą zatwierdzeniu:
 - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z zatwierdzaną działalnością,

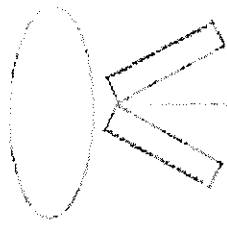
- b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
 - c) dane osób odpowiedzialnych za zapewnienie kontroli jakości,
 - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
- 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie zatwierdzanej działalności informacje dotyczące:
- a) podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich nazwy i adresu oraz zakresu kooperacji,
 - b) sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów niebędących zatwierdzonymi producentami.
- 8.5. W ramach procesu zatwierdzania sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:
- 1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej kwalifikacje mechanika paralotniowego, wykonującego czynności kontroli jakości, odbioru produkcji i dopuszczania sprzętu;
 - 2) posiadanie wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2, 7.2.1. i 8.13;
 - 3) posiadanie instrukcji obsługiwanych paralotni lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.
- 8.6. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli, Prezes Urzędu wydaje odpowiednie zatwierdzenie.
- 8.7. Zatwierdzenie wydaje się na czas nieokreślony.
- 8.8. Zmiana danych, o których mowa w pkt 8.4 i 8.4.1, wymaga pisemnego zgłoszenia Prezesowi Urzędu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia pod rygorem utraty ważności zatwierdzenia.
- 8.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 8.4 ppkt 1-7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany zatwierdzenia.
- 8.10. Zatwierdzenie traci ważność w przypadku:
- 1) zaprzestania działalności;
 - 2) rezygnacji z zatwierdzenia;
 - 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 8.8;
 - 4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania zatwierdzenia, stwierdzonego decyzją Prezesa Urzędu.
- 8.10.1. W przypadku usunięcia braków będących podstawą utraty ważności zatwierdzenia Prezes Urzędu wydaje nowe zatwierdzenie.
- 8.11. Obsługa techniczna paralotni, wykonywana tylko w zakresie napraw, przeglądów i dopuszczania do lotów, może być prowadzona poza zatwierdzonym producentem tylko przez mechaników paralotniowych lub pod ich nadzorem, jeżeli jest wykonywana w ramach podmiotu, który zgłosił Prezesowi Urzędu taką działalność nie później niż na 14 dni przed jej rozpoczęciem i posiada wzory dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2, 7.2.1 i 8.13. Zgłoszenie zawiera dane wymienione w pkt 8.4 odpowiednio do planowanej działalności.
- 8.12. Obsługa techniczna w zakresie ograniczonym do:
- 1) wymiany i naprawy uszkodzonych części paralotni niewymagającej ingerencji w strukturę podzespołów,
 - 2) ułożenia czaszy spadochronu,
 - 3) podczepienia spadochronu do uprzęży,
 - 4) regulacji długości linek sterowniczych
- może być wykonywana również przez pilota paralotni poza podmiotami wymienionymi w pkt 8.1 i 8.11.

- 8.13. Mechanicy paralotniowi prowadzą wykaz podzespołów paralotni dopuszczonych do lotów, w którym zamieszcza się co najmniej następujące informacje:
- 1) typ (jednomiejscowa, dwumiejscowa), model, rozmiar;
 - 2) nazwę producenta;
 - 3) numer fabryczny, a w przypadku jego braku numer nadany przez mechanika;
 - 4) datę produkcji;
 - 5) numer i rodzaj dokumentu wymienionego w pkt 7.6, wydanego dla danego typu podzespołu paralotni, lub adnotację "NIECERTYFIKOWANY";
 - 6) datę dopuszczenia do lotów i numer kolejny w wykazie;
 - 7) termin ważności dopuszczenia;
 - 8) zakres wykonanych czynności obsługowych;
 - 9) dane podmiotu zgłaszającego.
- 8.14. W przypadku zaprzestania działalności, o której mowa w pkt 8.1 lub 8.11, podmiot niezwłocznie przekazuje Prezesowi Urzędu wykazu, o którym mowa w pkt 8.13, obejmujący okres ostatnich 36 miesięcy.
- 8.15. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów oraz osób, o których mowa w pkt 7.3, 8.1 i 8.11.
- 8.15.1. Ewidencję, o której mowa w pkt 8.15, udostępnia się w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego oraz jego delegaturach.
- 8.16. W przypadku niezgłoszenia zmian, o których mowa w pkt 8.8, lub prowadzenia działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami Prezes Urzędu może ograniczyć zakres wykonywanej przez podmiot 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 prowadzonej ewidencji.

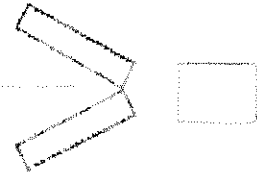
Rozdział 9

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 wykłada 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, wykłada się tylko znak przy starcie.
- 9.3. Sposób ułożenia znaków przy starcie za wyciągarką lub pojazdem holującym określa następujący rysunek:



START



WYCIĄGARKA
lub w miejsce
planowanej
zakończenia jazdy
pojazdu holującego

MOTOLOTNIE

Warunki i wymagania dotyczące używania motolotni oraz zasady eksploatacji i obowiązki ich użytkowników

Spis treści

| | |
|-------------|--|
| Rozdział 1 | Zastosowanie |
| Rozdział 2 | Określenia |
| Rozdział 3 | Zasady eksploatacji motolotni |
| Rozdział 4 | Organizacja lotów |
| Rozdział 5 | Wykonywanie lotów |
| Rozdział 6 | Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych |
| Rozdział 7 | Odpowiedzialność |
| Rozdział 8 | Dopuszczenie sprzętu do lotów |
| 1. | Pozwolenie na wykonywanie lotów |
| 2. | Świadectwo spełnienia wymagań technicznych |
| 3. | Próby w locie |
| 4. | Przeglądy okresowe |
| 5. | Wymagania techniczne dla motolotni |
| Rozdział 9 | Zatwierdzone podmioty produkujące i obsługujące motolotnie |
| Rozdział 10 | Obsługa techniczna motolotni |
| Rozdział 11 | Ewidencja podmiotów i osób obsługujących lub produkujących motolotnie lub ich podzespoły |
| Rozdział 12 | Wzór metryki motolotni |

Rozdział 1

Zastosowanie

- 1.1. Przepisy niniejszego załącznika stosuje się do używanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej motolotni.
- 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 niniejszym załączniku z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

- 2.1. Użyte w przepisach określenia oznaczają:
 - 1) dowódca statku powietrznego – pilota, który podjął się pilotowania motolotni i ponosi odpowiedzialność za bezpieczne wykonanie lotu;
 - 2) eksploatacja motolotni – całość działań organizacyjnych i technicznych, których celem jest używanie motolotni zgodnie z jej przeznaczeniem;
 - 3) instrukcja użytkownika w locie – zatwierdzony przez Prezesa Urzędu lub uprawniony organ w innym państwie zbiór instrukcji i informacji, zawierający ograniczenia, w zakresie których statek powietrzny uznano za zdalny do lotu, oraz instrukcje i

- informacje niezbędne dla członków załogi lotniczej dla bezpiecznego użytkowania tego statku;
- 4) lot VFR – lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością;
 - 5) lot specjalny VFR – lot VFR, wykonywany na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC;
 - 6) mechanik motolotniowy – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi motolotni jako całości TM(PHG);
 - 7) motolotnia – statek powietrzny posiadający ruchome powierzchnie nośne, w którym podstawowym sposobem sterowania jest przemieszczanie środka masy, wyposażony w co najmniej jeden zespół napędowy zapewniający samodzielny start i lot wznoszący, posiadający nie więcej niż 2 miejsca dla załogi, którego maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza:
 - a) 300 kg – dla motolotni lądowych jednomiejscowych,
 - b) 450 kg – dla motolotni lądowych dwumiejscowych,
 - c) 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),
 - d) 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),
 - e) 315 kg – dla motolotni lądowych jednomiejscowych wyposażonych w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do motolotni,
 - f) 472,5 kg – dla motolotni lądowych dwumiejscowych wyposażonych w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do motolotni;
 - 8) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na motolotniach dla innych osób;
 - 9) pasażer – osobę na motolotni dwuosobowej uczestniczącą w locie za zgodą dowódcy statku powietrznego, z wyłączeniem członków załogi motolotni;
 - 10) pilot – pilota motolotni oraz ucznia-pilota;
 - 11) pilot motolotni – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji pilota motolotni;
 - 12) pozwolenie na wykonywanie lotów – dokument potwierdzający dopuszczenie danego egzemplarza motolotni do użytkowania w powietrzu wraz z określeniem terminu jego ważności wydany przez zatwierdzonego producenta lub zatwierdzony podmiot, o których mowa w pkt 9.1;
 - 13) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
 - 14) świadectwo kwalifikacji pilota motolotni – wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający kwalifikacje pilota motolotni uprawniający do samodzielnego wykonywania lotów w zakresie wynikającym z uprawnień wpisanych do tego świadectwa;
 - 15) świadectwo spełnienia wymagań technicznych – wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający spełnienie wymagań budowy danego typu lub egzemplarza motolotni lub podzespołu motolotni;
 - 16) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji pilota motolotni;
 - 17) VMC – warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością, wyrażone widzialnością,

- odległością od chmur i pułapem chmur - równe lub większe od ustalonych minimów;
- 18) wysokość bezwzględna – odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od średniego poziomu morza;
- 19) wysokość względna – odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od określonego poziomu odniesienia;
- 20) VFR – przepisy wykonywania lotów z widocznością;
- 21) załącznik – niniejszy załącznik;
- 22) arkusz spełnienia wymagań technicznych – opracowany przez wnioskującego zbiorczy dokument wykazujący spełnienie poszczególnych wymagań technicznych;
- 23) DDP – deklarację projektu i możliwości technicznych (Declaration of Design and Performance) – dokument dotyczący wzoru wyrobu, definiujący typ motolotni lub podzespołu i jego modele zawierający opis sposobu wykonania konstrukcji, oświadczenia o osiągnięciach, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalonych ze względu na bezpieczeństwo lotów lub użycia, a także określenie poziomu spełnienia wymagań technicznych, wydany przez producenta, importera, mechanika, właściciela lub inny zainteresowany podmiot odpowiedzialny za potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych przez typ kompletnej motolotni, lub typ podzespołu; w przypadku gdy deklaracja dotyczy pojedynczego egzemplarza lub określonej liczby wyrobów, podmiot deklarujący określa zakres wyrobów objętych deklaracją;
- 24) deklaracja zgodności – deklarację producenta dotyczącą egzemplarza wyrobu potwierdzającą spełnienie wymagań przez typ wyrobu, będącą jednocześnie oświadczeniem wytwórcy, że dany egzemplarz motolotni lub jej podzespołu został wyprodukowany zgodnie z typem, dla którego wydano dokument definiujący wyrób i określający poziom spełnienia wymagań;
- 25) producent – osobę fizyczną albo prawną albo jednostkę organizacyjną nie posiadającą osobowości prawnej, która projektuje i wytwarza motolotnię lub jej podzespoły, albo dla której te wyroby zaprojektowano lub wytworzono w celu wprowadzenia ich do obrotu lub do oddania do użytku, w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935, z późn. zm.³⁾), pod własną nazwą lub znakiem, na potrzeby własne lub innych użytkowników, a także podmiot przedstawiający do wydania dopuszczenia do lotu motolotnię nową lub używaną, której podzespoły mają nieznaną pochodzenie, lub dla których nie zachowały się dokumenty dowodowe;
- 26) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w § 38 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia.....2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. ...);
- 27) podzespoły motolotni – następujące elementy motolotni:
- a) skrzydło,
 - b) wózek – z zespołem napędowym lub bez;
- 28) właściwa władza ATS – instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej.

Rozdział 3

Zasady eksploatacji motolotni

- 3.1. Zasady eksploatacji motolotni określa załącznik.
- 3.2. Osoba używająca motolotni:

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 102, poz. 586 i Nr 227, poz. 1367 oraz z 2012 r. poz. 1539.

- 1) używa motolotni zgodnie z instrukcją użytkowania w locie, w szczególności przestrzega wszystkich wynikających z tej instrukcji ograniczeń;
 - 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.
- 4.1.3. 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.

Rozdział 5

Wykonywanie lotów

- 5.1. Lotów na motolotniach nie wolno wykonywać:
- 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 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 właściwą władzę ATS;
- 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) pilot zapoznał się z instrukcją użytkowania w locie;
 - 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) został dokonany przegląd podstawowy, o którym mowa w pkt 8.12;
 - 5) pilot motolotni, osobiście i bezpośrednio przed zajęciem miejsca w motolotni, a w lotach szkolnych uczeń-pilot pod nadzorem instruktora motolotniowego wykonał przegląd przedlotowy, o którym mowa w pkt 8.13.
- 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) wykonuje dalszy lot z prędkością ekonomiczną, określoną w instrukcji użytkowania w locie;
 - 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. W przypadku niebezpieczeństwa w locie pilot motolotni postępuje zgodnie z instrukcją użytkowania w locie danej motolotni oraz instrukcją sprzętu spadochronowego, jeżeli motolotnia taki sprzęt posiada.
- 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. W przypadku załogi dwuosobowej odpowiedzialność ponosi dowódca motolotni, z zastrzeżeniem punktu 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. Przed lotem w składzie dwuosobowym 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 dotyczącymi podziału czynności, w tym także 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 posiadających licencje sportowe lub piloci motolotni;
- 3) wynika z prowadzonego szkolenia lotniczego.

Rozdział 8

Dopuszczenie sprzętu do lotów

8.1. Do lotu może być użyta wyłącznie motolotnia, która:

- 1) jest sprawna technicznie;
- 2) posiada ważne pozwolenie na wykonywanie lotów wpisane do metryki motolotni, lub
- 3) posiada ważne pozwolenie na wykonywanie prób w locie wpisane do metryki motolotni – w przypadku prób w locie, lub
- 4) posiada ważne dokumenty potwierdzające zdatność do lotów wydane zgodnie z przepisami państwa rejestracji – w przypadku motolotni wpisanych do obcego rejestru statków powietrznych i oznaczonych właściwymi znakami tego państwa.

1. Pozwolenie na wykonywanie lotów

8.2. Pozwolenie na wykonywanie lotów lub jego przedłużenie wydaje podmiot, o którym mowa w pkt 9.1, na wniosek zainteresowanego dla motolotni, która posiada:

- 1) świadectwo spełnienia wymagań technicznych lub deklarację zgodności wydaną przez zatwierdzonego producenta, lub certyfikat typu lub inny dokument dopuszczający ten typ do użytkowania, lub metrykę motolotni z wpisem dopuszczającym daną motolotnię do eksploatacji przed dniem 2 lipca 2005 r.;
 - 2) metrykę motolotni zawierającą następujące dane:
 - a) numer fabryczny motolotni, jeżeli posiada,
 - b) typ i numer skrzydła,
 - c) typ i numer silnika,
 - d) typ i numer wózka,
 - e) typ i numer śmigła;
 - 3) wpis do ewidencji statków powietrznych oraz znaki rozpoznawcze, naniesione zgodnie z załącznikiem nr 8 do rozporządzenia;
 - 4) instrukcję użytkowania w locie i instrukcję obsługi technicznej motolotni;
- 8.2.1. W przypadku gdy na obszarze działania delegatury terenowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie działa podmiot, o którym mowa w pkt 9.1, wydający lub przedłużający pozwolenia na wykonywanie lotów, pozwolenie to może być wydane lub przedłużone przez mechanika motolotniowego pod nadzorem Prezesa Urzędu.
- 8.3. Pozwolenie na wykonywanie lotów wydaje się na okres nie dłuższy niż:
- 1) 12 miesięcy – dla motolotni wyprodukowanych przez niezatwierdzonych producentów;
 - 2) 24 miesiące – dla nowych motolotni wyprodukowanych przez zatwierdzonych producentów.
- 8.4. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów może przedłużyć mechanik motolotniowy, działający w podmiocie, o którym mowa w pkt 9.1. Ważność pozwolenia przedłuża się na okres 12 miesięcy.
- 8.4.1. Pozwolenie na wykonywanie lotów wydaje się, a ważność przedłuża się po:
- 1) stwierdzeniu sprawności technicznej motolotni przez wykonanie przeglądu zasadniczego;

- 2) sprawdzeniu aktualności dokumentów motolotni, o których mowa w pkt 8.2 ppkt 2 i 4;
 - 3) wykonaniu kontrolnych prób w locie.
- 8.4.2. Produkcyjne i kontrolne próby w locie wykonuje się na podstawie pozwolenia na wykonywanie prób w locie wydanego przez mechanika motolotniowego po spełnieniu wymagań, o których mowa w pkt 8.4.1 ppkt 1 i 2.
- 8.5. Jeżeli motolotnia, jej podzespół lub część składowa nie spełnia wymagań technicznych wymaganych do wydania pozwolenia na wykonywanie lotów:
- 1) wydane pozwolenie może zostać cofnięte albo zawieszona przez Prezesa Urzędu;
 - 2) mechanik, o którym mowa w pkt 8.4, odmawia przedłużenia ważności pozwolenia i wpisuje informację o odmowie przedłużenia ważności pozwolenia do metryki motolotni.
- 8.6. W metryce motolotni wpisuje się w szczególności pozwolenie na wykonywanie lotów i jego przedłużenia, dane identyfikujące motolotnię i jej podzespoły oraz informacje o użytkowniku.
- 8.6.1. Wzór metryki motolotni określa rozdział 12.
- 8.6.2. W przypadku motolotni lub podzespołów, o których mowa w pkt 9.2.1, w metryce wpisuje się dodatkowe ograniczenie „Konstrukcja amatorska nie przeznaczona do lotów z pasażerem i lotów ucznia-pilota”.

2. Świadczenie spełnienia wymagań technicznych

- 8.7. Świadczenie spełnienia wymagań technicznych wydaje się dla zdefiniowanego w DDP pojedynczego egzemplarza motolotni, a przy powtarzalnej produkcji prowadzonej przez zatwierdzonych producentów – dla zdefiniowanego w DDP typu motolotni lub podzespołu. Dla pojedynczego egzemplarza motolotni świadczenie spełnienia wymagań technicznych wydaje się łącznie z pozwoleniem na wykonywanie lotów na podstawie jednego wniosku.
- 8.7.1. Świadczenie spełnienia wymagań technicznych wydaje Prezes Urzędu na wniosek zainteresowanego podmiotu po:
- 1) przedstawieniu sprawozdania z prób w locie motolotni zgodnie z pkt 8.10.3;
 - 2) zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu instrukcji użytkowania w locie i obsługi technicznej motolotni;
 - 3) przedstawieniu arkusza spełnienia wymagań technicznych.
- 8.7.2. Dokumenty dowodowe spełnienia wymagań technicznych, wymienione w arkuszu spełnienia wymagań technicznych, przechowuje wnioskujący.
- 8.7.3. DDP zawiera co najmniej:
- 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 wytwórcy;

- 4) nominalne osiągi wyrobu – bezpośrednio lub przez odniesienie do innych dokumentów;
- 5) szczegóły na temat zatwierdzenia, jakie otrzymał wyrób;
- 6) odniesienie do sprawozdania z prób kwalifikacyjnych;
- 7) odniesienie do instrukcji użytkowania 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 wytwórcy 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 wytwórcy oraz numer i wydanie DDP.

8.7.4 DDP wydana przez zatwierdzonego producenta jest publikowana na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego. DDP wydane przez pozostałych producentów są publikowane na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego na ich wniosek.

8.8. W toku postępowania do wydania świadectwa oględzin wnioskujący sporządza arkusz spełnienia wymagań technicznych w szczególności w oparciu o następujące dokumenty dowodowe:

- 1) dokumentację konstrukcyjną, według której została zbudowana motolotnia;
- 2) obliczenia lub ocenę charakterystyk masowych motolotni;
- 3) ocenę charakterystyk aerodynamicznych, stateczności i sterowności motolotni;
- 4) obliczenia obciążeń zewnętrznych motolotni w zakresie przewidzianym przez wymagania techniczne;
- 5) obliczenia wytrzymałościowe konstrukcji lub protokół z prób statycznych w zakresie obciążeń dopuszczalnych;
- 6) protokół ważenia;
- 7) dokumentację budowy, w szczególności dziennik budowy lub dokumenty kontroli dla motolotni produkowanych amatorsko;
- 8) tymczasową instrukcję obsługi technicznej.

8.8.1. W toku postępowania, o którym mowa w pkt 8.8, po sprawdzeniu kompletności arkusza spełnienia wymagań technicznych oraz zapoznaniu z dokumentacją, o której mowa w pkt 8.8, mechanik motolotniowy:

- 1) przeprowadza oględziny motolotni;
- 2) dokonuje prób naziemnych;
- 3) wystawia świadectwo oględzin oraz pozwolenie na wykonywanie prób w locie, jeżeli motolotnia została uznana za zdatną do wykonywania prób w locie.

8.8.2. Tymczasowa instrukcja obsługi technicznej zawiera niezbędne informacje związane z obsługą techniczną w trakcie prób certyfikacyjnych lub badawczo-rozwojowych.

8.8.3. W przypadku motolotni budowanych przez niezatwierdzonych producentów wniosek, o którym mowa w pkt 8.7.1, składa się przed rozpoczęciem budowy, a budowę prowadzi się pod nadzorem Prezesa Urzędu.

8.8.4. W przypadku motolotni lub podzespołów, o których mowa w pkt 9.2.1, wniosek, o którym mowa w pkt 8.7.1, składa się przed rozpoczęciem prób w locie, a budowę prowadzi się pod nadzorem mechanika motolotniowego, który będzie wystawiał pozwolenie na wykonywanie prób w locie.

- 8.9. W przypadku wprowadzenia istotnej modyfikacji motolotni, w wyniku której uległy zmianie istotne parametry lub właściwości lotne motolotni, należy uzyskać nowe świadectwo spełnienia wymagań technicznych.

3. Próby w locie

- 8.10. Do prób w locie, o których mowa w pkt 8.10.2 ppkt 1 i 2, jest dopuszczona motolotnia, która posiada:
- 1) tymczasową instrukcję użytkowania w locie;
 - 2) program prób w locie zatwierdzony przez Prezesa Urzędu;
 - 3) świadectwo oględzin stwierdzające zdatność motolotni do prób w locie;
 - 4) projekt DDP wystawionej przez producenta i określającej zaawansowanie prób naziemnych.
- 8.10.1. Tymczasowa instrukcja użytkowania w locie zawiera:
- 1) warunki i ograniczenia lotu motolotni;
 - 2) wskazówki i informacje niezbędne dla członków załogi motolotni do bezpiecznego przeprowadzenia prób w locie.
- 8.10.2. Próby w locie dzieli się na:
- 1) badawczo-rozwojowe – próby wykonywane dla lotniczych celów badawczych i rozwojowych w celu stwierdzenia spełnienia przez prototyp motolotni, podzespołu motolotni lub części składowej odpowiednich konstrukcyjnych założeń projektu;
 - 2) certyfikacyjne – próby wykonywane w celu wydawania świadectwa spełnienia wymagań technicznych motolotni lub podzespołu;
 - 3) produkcyjne – próby egzemplarza motolotni, dla typu której Prezes Urzędu wydał świadectwo spełnienia wymagań technicznych;
 - 4) kontrolne – próby wykonywane dla sprawdzenia motolotni w czasie jej eksploatacji.
- 8.10.3. Do wykonywania prób w locie wymienionych w pkt 8.10.2 jest uprawniony instruktor motolotniowy lub pilot motolotni posiadający co najmniej 5-letnie doświadczenie i 500 godzin nalotu na motolotniach.
- 8.10.4. Próby w locie wymienione w pkt 8.10.2 ppkt 3 i 4 może wykonywać także pilot motolotni posiadający co najmniej 200 godzin nalotu na motolotniach jako dowódca.

4. Przeglądy okresowe

- 8.11. Przegląd zasadniczy.
- 8.11.1. Pozytywny wynik przeglądu zasadniczego jest warunkiem przedłużenia pozwolenia na wykonywanie lotów.
- 8.11.2. Przeglądowi podlegają wszystkie elementy motolotni.
- 8.11.3. Przegląd zasadniczy składa się z dwóch etapów:
- 1) etap I – wymaga całkowitego demontażu sprzętu na zasadnicze elementy konstrukcyjne, a w szczególności: szkielet skrzydła, pokrycie, węzeł podwieszenia wózka i łożo silnika, w takim stopniu, aby była możliwa wizualna kontrola stanu technicznego poszczególnych elementów; podczas przeglądu należy zwrócić szczególną uwagę na obecność odkształceń plastycznych, pęknięć, korozji lub innych form zużycia;
 - 2) etap II – jest dokonywany po zmontowaniu motolotni do lotu; sprawdza się poprawność montażu i wytrzymałości skrzydła, stan zabezpieczeń i współdziałanie podzespołów.
- 8.12. Przegląd podstawowy.

- 8.12.1. Przegląd podstawowy wykonuje się w dniu planowanych lotów przed ich rozpoczęciem. Przeprowadza go pilot motolotni lub mechanik motolotniowy.
- 8.12.2. Przegląd podstawowy polega na ocenie gotowości motolotni do lotu, a w szczególności na sprawdzeniu:
- 1) prawidłowości montażu i wytrzymałości motolotni;
 - 2) występowania odkształceń plastycznych elementów konstrukcji;
 - 3) stanu zabezpieczeń;
 - 4) stanu technicznego zespołu napędowego;
 - 5) stanu zawieszenia silnika;
 - 6) stanu układów: zapłonowego, wydechowego i zasilania;
 - 7) stanu podwozia.
- 8.13. Przegląd przedlotowy.
- 8.13.1. Przegląd przedlotowy jest wykonywany przez pilota bezpośrednio przed lotem, w zakresie określonym w instrukcji użytkownika w locie. W lotach ucznia-pilota wymagany jest nadzór instruktora.
- 8.14. Ważność przeglądów.
- 8.14.1. W przypadku uszkodzenia motolotni w trakcie eksploatacji – traci ważność przegląd podstawowy, który należy powtórzyć celem stwierdzenia zakresu uszkodzeń.
- 8.14.2. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub odkształceń plastycznych dźwigarów, krawędzi natarcia, węzła podwieszenia wózka i konstrukcji nośnej wózka lub innych poważnych uszkodzeń określonych w instrukcji użytkownika w locie – traci ważność przegląd zasadniczy.

5. Wymagania techniczne dla motolotni

- 8.15. Wymagania techniczne dla motolotni i ich podzespołów określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.
- 8.15.1. Propozycję wymagań technicznych przedstawia wnioskujący.
- 8.15.2. Wymagania techniczne mogą zostać określone lub zmienione przez Prezesa Urzędu w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją lub praktyką badań wyrobów, a także w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi.
- 8.16. Producent lub mechanik oznacza podzespoły motolotni tabliczką znamionową umieszczoną w miejscu umożliwiającym jej odczytanie bez demontażu części składowych motolotni.
- 8.16.1. Tabliczka znamionowa zawiera co najmniej:
- 1) informacje wymagane przez mające zastosowanie normy i wymagania techniczne, które dla motolotni lub jej części stosuje producent, oraz
 - 2) poniższe informacje:
 - a) typ lub model motolotni lub podzespołu,
 - b) nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) określenie motolotni lub podzespołu,
 - f) maksymalną masę startową (MTOM) kompletnej motolotni lub maksymalne obciążenie w przypadku wózka,
 - g) numer certyfikatu jeżeli uzyskano dla typu motolotni lub podzespołu.
- 8.16.2. W przypadku motolotni lub podzespołów, o których mowa w pkt 9.2.1, tabliczka znamionowa lub zamieszczone dodatkowe oznaczenia podzespołu motolotni zawierają informację: „Konstrukcja amatorska nie przeznaczona do lotów z pasażerem i lotów ucznia-pilota”.

8.16.3. Brak tabliczki znamionowej na skrzydle motolotni lub wózku kwalifikuje te podzespoły jako nie przeznaczone do lotów z pasażerem oraz lotów ucznia-pilota.

Rozdział 9

Zatwierdzone podmioty produkujące i obsługujące motolotnie

- 9.1. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa motolotni lub podzespołów może być prowadzona, z zastrzeżeniem pkt 9.2, 10.3 i 10.7, odpowiednio przez podmioty:
- 1) którym Prezes Urzędu zgodnie z niniejszymi przepisami wydał:
 - a) zatwierdzenie dotyczące projektowania, produkcji i obsługi motolotni lub
 - b) zatwierdzenie dotyczące obsługi motolotni, lub
 - 2) posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych - zwane odpowiednio "zatwierdzonymi producentami" lub "zatwierdzonymi podmiotami".
- 9.1.1. Zatwierdzeni producenci dostarczają użytkownikom kompletne motolotnie oraz ich podzespoły:
- 1) oznaczone tabliczką znamionową;
 - 2) z deklaracją zgodności albo innym dokumentem informującym o spełnieniu wymagań technicznych przez egzemplarz kompletnej motolotni lub dostarczany odrębnie podzespół;
 - 3) z instrukcją użytkowania w locie i instrukcją obsługi technicznej kompletnej motolotni lub dostarczanego odrębnie podzespołu.
- 9.2. Pojedyncze egzemplarze motolotni produkowane, pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci, zwane "niezatwierdzonymi producentami" wytwarza się pod warunkiem uzgodnienia z mechanikiem motolotniowym, który będzie wystawiał pozwolenie na wykonywanie prób w locie.
- 9.2.1. Podzespoły motolotni, wykorzystane na własne potrzeby wytwórcy, z wyłączeniem lotów ucznia-pilota i lotów z pasażerem, mogą być produkowane także przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci oraz bez obowiązku nadzoru Prezesa Urzędu jednak pod nadzorem mechanika motolotniowego, który będzie wystawiał pozwolenie na wykonywanie prób w locie.
- 9.3. Zainteresowany podmiot, aby otrzymać na zasadach określonych w niniejszych przepisach zatwierdzenie, o którym mowa w pkt 9.1, składa do Prezesa Urzędu wnioski.
- 9.4. Wniosek, o którym mowa w pkt 9.3, zawiera następujące dane:
- 1) oznaczenie podmiotu – imię i nazwisko lub nazwę;
 - 2) siedzibę;
 - 3) zakres działalności;
 - 4) miejsca wykonywania podstawowej działalności;
 - 5) podstawę prawną prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej zatwierdzeniu w innej formie;
 - 6) w zależności od rodzaju podmiotu – numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla podmiotów obcych – dokument równoważny;
 - 7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu – w przypadku producenta;
 - 8) miejsce przechowywania dokumentacji;
 - 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości.
- 9.4.1. Do wniosku, o którym mowa w pkt 9.3, dołącza się:

- 1) informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu i kontroli jakości, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności;
 - 2) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięcioosobowym działalność podlegającą zatwierdzeniu:
 - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z zatwierdzaną działalnością,
 - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
 - c) dane osób odpowiedzialnych za zapewnienie kontroli jakości,
 - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
 - 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie zatwierdzanej działalności informacje dotyczące:
 - a) podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich podstawowych danych, charakterystyki oraz zakresu kooperacji,
 - b) sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów niebędących zatwierdzonymi producentami.
- 9.5. W ramach procesu zatwierdzania sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:
- 1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej kwalifikacje mechanika poświadczenia obsługi w zakresie odpowiednim do prowadzonej działalności, wykonującego w szczególności czynności kontroli jakości, odbioru produkcji i dopuszczania sprzętu;
 - 2) posiadanie wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 11.3 ppkt 4;
 - 3) posiadanie zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu instrukcji obsługiwanym motolotni, wydanych przez producentów, lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.
- 9.6. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli Prezes Urzędu wydaje odpowiednie zatwierdzenie.
- 9.7. Zatwierdzenie wydaje się na czas nieokreślony.
- 9.8. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 i 9.4.1, wymaga pisemnego zgłoszenia Prezesowi Urzędu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia pod rygorem utraty ważności zatwierdzenia.
- 9.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 ppkt 1-7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany zatwierdzenia.
- 9.10. Zatwierdzenie traci ważność w przypadku:
- 1) zaprzestania działalności;
 - 2) rezygnacji z zatwierdzenia;
 - 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 9.8;
 - 4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania zatwierdzenia, stwierdzonego decyzją Prezesa Urzędu.

Rozdział 10

Obsługa techniczna motolotni

- 10.1. Naprawa, obsługa techniczna motolotni i ich podzespołów w pełnym zakresie oraz jej poświadczenie są wykonywane przez mechanika motolotniowego
- 10.2. Obsługa techniczna jest wykonywana przez mechanika motolotniowego również w zakresie kompletacji, wymiany lub naprawy uszkodzonych części motolotni bez ingerencji w strukturę podzespołów.

- 10.3. Obsługa techniczna może być wykonywana również, poza zatwierdzonym podmiotem oraz zatwierdzonym producentem, przez pilota motolotni w zakresie dopuszczalnym przez instrukcję obsługi technicznej motolotni.
- 10.4. W przypadku konstrukcji amatorskich lub budowanych z zestawów i użytkowanych przez budowniczego obsługę techniczną sprzętu może wykonywać również budowniczy w stosunku do podzespołów przez niego wykonanych lub adaptowanych.
- 10.5. Działalność, o której mowa w pkt 8.2, 8.4 i 10.1, wymaga uzyskania zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 9.1.
- 10.6. Działalność, o której mowa w pkt 10.2, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu na piśmie nie później niż na 14 dni przed jej rozpoczęciem. Zgłoszenie zawiera dane wymienione w pkt 9.4, odpowiednie do planowanej działalności.
- 10.7. Dopuszcza się taką organizację podmiotów, o których mowa w pkt 9.1 i 10.6, gdzie pod nadzorem osób, o których mowa w pkt 10.1 i 10.2, odpowiednio prace obsługowe, naprawy i prace związane z produkcją będą wykonywane przez inne osoby.
- 10.8. Pieczęć używana do poświadczeń zawiera co najmniej imię i nazwisko osoby dopuszczającej do lotu lub poświadczającej obsługę oraz numer wpisu podmiotu do ewidencji o której mowa w pkt 11.1.

Rozdział 11

Ewidencja podmiotów i osób obsługujących lub produkujących motolotnie lub ich podzespoły

- 11.1. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów i osób, o których mowa w pkt 8.2, 9.1, 10.1 i 10.2.
- 11.2. Ewidencję, o której mowa w pkt 11.1, udostępnia się w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz w delegaturach terenowych Urzędu.
- 11.3. Osoby, o których mowa w pkt 8.4, 10.1 i 10.2, są obowiązane odpowiednio do:
 - 1) prowadzenia wykazu sprzętu dopuszczonego do lotów (przedłużeń pozwolenia na wykonywanie lotów) i wykonanych oraz nadzorowanych czynności obsługowych, w którym zamieszcza się co najmniej:
 - a) typ motolotni lub podzespołu;
 - b) nazwę producenta;
 - c) numer fabryczny, a w przypadku jego braku numer nadany przez mechanika;
 - d) datę produkcji;
 - e) numer i rodzaj dokumentu wymienionego w pkt 8.1. ppkt 1 wydanego dla danego typu motolotni lub podzespołu;
 - f) datę dopuszczenia do lotów i numer kolejny w wykazie;
 - g) termin ważności dopuszczenia;
 - h) zakres wykonanych czynności obsługowych;
 - i) dane podmiotu zgłaszającego.
 - 2) przechowywania protokołów z wykonanych czynności obsługowych;
 - 3) posiadania opracowanych:
 - a) sposobu prowadzenia ewidencji,
 - b) wzorów wykazów,
 - c) wzorów protokołów,
 - d) wzorów pieczęci używanych do poświadczeń.
- 11.4. Podmioty, o których mowa w pkt 8.4, 9.1, 10.1 i 10.2, w przypadku zaprzestania działalności, niezwłocznie przekazują wykaz, o którym mowa w pkt 11.3 ppkt 1, obejmujący okres ostatnich 36 miesięcy, Prezesowi Urzędu.

- 11.5. W przypadku niezgłoszenia zmian, o których mowa w pkt 9.8, lub prowadzenia działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami Prezes Urzędu może ograniczyć zakres wykonywanej przez podmiot 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 prowadzonej ewidencji.

Rozdział 12

Wzór metryki motolotni

(strona 1)

Format A5

METRYKA MOTOLOTNI

| | | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|--|
| S | P | - | | | | |
|---|---|---|--|--|--|--|

Typ motolotni.....Nr.....

(nazwa producenta)

Typ skrzydła.....Nr.....

(nazwa producenta)

.....
(w przypadku amatorskiej konstrukcji - imię i nazwisko oraz adres wykonawcy)

Data produkcji dnia.....20.....r.

.....
(podstawa dopuszczenia do użytkowania – przepisy zgodności)

.....
(podpis)

Niniejsza metryka jest ważna łącznie z instrukcją użytkowania motolotni w locie

| | |
|-----|--------------|
| typ | nr fabryczny |
|-----|--------------|

I. WPIS DO EWIDENCJI STATKÓW POWIETRZNYCH

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

(data wpisu - dzień, miesiąc, rok)

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|

(nr pozycji w ewidencji)

| |
|------------------------------|
| ZNAKI IDENTYFIKACYJNE |
|------------------------------|

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|

(pieczęć organu ewidencyjnego)

.....
(podpis)

| | | | | | | | | | |
|---------------------------------|--------------|-------|--|--|---------------------|--|--|---------|--------|
| typ | nr fabryczny | | | | | | | | |
| II. WŁAŚCICIEL MOTOLOTNI | | | | | | | | | |
| Właściciel | | | | | Data | | | Podpis | |
| Imię i nazwisko lub nazwa | | Adres | | | Dzień, miesiąc, rok | | | Nabywcy | Zbywcy |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

(strony 14-15)

| typ | nr fabryczny | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------|--------------|--------|--|--|--|--|
| VI. ŚMIGŁO ZAMONTOWANE NA SILNIKU. | | | | | | | | | |
| Typ | Numer | Zamontowanie | | Wymontowanie | | | | | |
| | | data | podpis | data | podpis | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|--|--------------|--|--|--|--|--|--------|--|--|
| typ | nr fabryczny | | | | | | | | |
| VII. POZWOLENIE NA WYKONYWANIE LOTÓW | | | | | | | | | |
| <p>Dokument niniejszy stwierdza, że ten statek powietrzny został uznany za zdolny do lotu, jest wpisany w przewidzianej dla niego ewidencji i dopuszczony do użytkowania z podanymi niżej ograniczeniami. Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdolności do lotu w znaczeniu Aneksu 8 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym. Ważność niniejszego dokumentu jest uwarunkowana aktualnością Ważności Pozwolenia Na Wykonywanie Lotów (str. 17-19 niniejszej metryki)</p> | | | | | <p>This document certifies, that present aircraft has been approved airworthy and is registered in appropriate to him register and may be operated within the limitations mentioned below. This document is not Certificate of Airworthiness in compliance with the Annex 8 of the Convention of International Civil Aviation. The effectiveness of this document is qualified by means of validity of the Permission for Flights (pages 17 to 19 of this Log Book).</p> | | | | |
| | | | | | | | | | |
| pieczęć | | | | | data | | podpis | | |
| Termin ważności..... | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

(strony 140-169)

| typ , | nr fabryczny | | | | | | | | |
|-----------------------------|------------------|---------------------|--|--|--|--|--|--------------------|--|
| X. CZYNNOCI OKRESOWE | | | | | | | | | |
| Lp. | Rodzaj czynności | Data wykonania | | | | | | Poświadczenie | |
| | | Dzień, miesiąc, rok | | | | | | Pieczęćka i podpis | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

| typ | nr fabryczny | | | | | | | |
|--|------------------|---------------------------|---------------|--|--|--|--|--|
| XII. ŚWIADECTWO OGLĘDZIN - POZWOLENIE NA WYKONYWANIE PRÓB W LOCIE | | | | | | | | |
| <p>Dokument niniejszy stwierdza, że ta motolotnia została uznana za zdatną do wykonywania prób w locie zgodnie z zatwierdzonym dla niej programem i z wynikającymi z tego programu ograniczeniami. Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdatności do lotu w znaczeniu Aneksu 8 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym Dokument niniejszy jest ważny 3 miesiące.</p> | | | | | | | | |
| Lp. | Wyszczególnienie | Data dopuszczenia do lotu | Poświadczenie | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

(strony187-192)

| typ | nr fabryczny | S | P | - | | | | |
|---|------------------|---------------------------|---------------|---|--|--|--|--|
| XII. ŚWIADECTWO OGLĘDZIN -POZWOLENIE NA WYKONYWANIE PRÓB W LOCIE | | | | | | | | |
| lp | Wyszczególnienie | Data dopuszczenia do lotu | Poświadczenie | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

| typ | nr fabryczny | | | | | | | | |
|--|--------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| XIII. ZASADY PROWADZENIA METRYKI MOTOLOTNi | | | | | | | | | |
| <ol style="list-style-type: none">1. Metryka jest dokumentem motolotni i jest przekazywana razem z nią (w przypadku rozdzielania skrzydła i wózka - metryka pozostaje ze skrzydłem).2. Metrykę należy prowadzić na bieżąco.3. Przy zakładaniu nowej metryki na miejsce zakończonej należy wpisać sumaryczne dane z metryki poprzedniej.4. Poprzednia metryka do czasu skreślenia motolotni z ewidencji jest przechowywana przez właściciela motolotni.5. Wpisy należy robić atramentem lub długopisem. Pomyłki należy przekreślić i podpisać.6. Wpisów dokonuje:<ol style="list-style-type: none">1. Strony 1, 2 właściciel motolotni2. Strona 3 organ ewidencyjny3. Strony 4- 5 organ ewidencyjny4. Strony 6 – 15 producent lub obsługujący motolotnię5. Strona 16 Zatwierdzony producent / podmiot6. strony 17 -19 uprawniony mechanik7. Strony 20 – 139 pilot8. Strony 140 – 169 obsługujący9. Strony 170 – 185 obsługujący10. Strony 186 - 192 uprawniony mechanik | | | | | | | | | |

| | | |
|-------|--|-----------|
| I. | Wpis do ewidencji statków powietrznych..... | 3 |
| II. | Właściciel motolotni..... | 4 – 5 |
| III. | Podstawowe wyposażenie motolotni..... | 6 – 9 |
| IV. | Wózek zabudowany na motolotni | 10 – 11 |
| V. | Silnik zabudowany na wózku..... | 12 – 13 |
| VI. | Śmigło zamontowane na silniku..... | 14 - 15 |
| VII. | Pozwolenie na wykonywanie lotów..... | 16 |
| VIII. | Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów..... | 17 - 19 |
| IX. | Dziennik pracy..... | 20 – 139 |
| X. | Czynności okresowe..... | 140 – 169 |
| XI. | Naprawy i przeglądy..... | 170 – 185 |
| XII. | Pozwolenie na wykonywanie prób w locie..... | 186 -192 |
| XIII. | Zasady prowadzenia metryki motolotni | 193 |

SPADOCHRONY

Warunki i wymagania dotyczące używania spadochronów, zasady eksploatacji i obowiązki użytkowników spadochronów oraz warunki dokonywania zrzutów związanych z użyciem spadochronów

Spis treści

- Rozdział 1 Zastosowanie
- Rozdział 2 Określenia
- Rozdział 3 Ogólne zasady eksploatacji spadochronów
- Rozdział 4 Organizacja skoków spadochronowych i zrzutów
 - 1. Ogólne zasady organizacji skoków i zrzutów
 - 2. Osoby funkcyjne
 - 3. Zabezpieczenie skoków lub zrzutów
 - 4. Podstawowe dokumenty operacyjne podczas skoków lub zrzutów
 - 5. Dokumenty skoczka i sprzętu spadochronowego
- Rozdział 5 Wykonywanie lotów podczas skoków spadochronowych lub zrzutów
 - 1. Obowiązki pilota wywożącego
 - 2. Przygotowanie statku powietrznego do wywożenia skoczków lub zrzutów
 - 3. Równoczesne wykonywanie lotów i skoków lub zrzutów
- Rozdział 6 Wykonywanie skoków spadochronowych i zrzutów
 - 1. Informacje ogólne
 - 2. Wyposażenie osób wykonujących skoki ze statków powietrznych
 - 3. Inne wymagania i ograniczenia podczas niektórych rodzajów skoków
 - 4. Dodatkowe wymagania podczas skoków ucznia-skoczka
 - 5. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych
 - 6. Inne wymagania i ograniczenia podczas niektórych rodzajów zrzutów
- Rozdział 7 Odpowiedzialność skoczka i instruktora
- Rozdział 8 Sprzęt spadochronowy
 - 1. Układanie spadochronów do skoku lub użycia
 - 2. Kompletacja i dopuszczenie spadochronów do skoku lub użycia
 - 3. Karty sprzętu spadochronowego
 - 4. Certyfikacja podzespołów sprzętu spadochronowego
 - 5. Próby w powietrzu
 - 6. Oznaczenie sprzętu spadochronowego i certyfikatów
 - 7. Minimalne wymagania techniczne dla konstrukcji spadochronów
 - 8. Instrukcja sprzętu spadochronowego
- Rozdział 9 Produkcja i obsługa sprzętu spadochronowego
 - 1. Zatwierdzone podmioty produkujące i obsługujące sprzęt spadochronowy
 - 2. Zakres obsługi sprzętu spadochronowego
 - 3. Poświadczenie obsługi
 - 4. Ewidencja podmiotów i osób obsługujących lub produkujących sprzęt spadochronowy
- Rozdział 10 Sygnały stosowane podczas skoków spadochronowych lub zrzutów
- Rozdział 11 Przepisy przejściowe

Rozdział 1

Zastosowanie

- 1.1 Przepisy niniejszego załącznika stosuje się do spadochronów do skoków, w tym spadochronów ratowniczych oraz spadochronów innego przeznaczenia, używanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
- 1.1.1. Przepisy niniejszego załącznika w zakresie zatwierdzania producentów i sposobu certyfikacji spadochronów stosuje się do spadochronów w zakresie nie zastrzeżonym dla Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach używania spadochronów w celach pokazowych, próbnych lub ustanawiania rekordów, Prezes Urzędu może zwolnić zainteresowany podmiot z obowiązku spełnienia niektórych wymagań niniejszego załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

- 2.1. Użyte w przepisach określenia oznaczają:
 - 1) AAD – (Automatic Activation Device) automatyczne urządzenie aktywujące spadochron (automat spadochronowy);
 - 2) eksploatacja spadochronów – całość działań organizacyjnych i technicznych, których celem jest używanie spadochronów zgodnie z ich przeznaczeniem;
 - 3) instruktor spadochronowy – osobę posiadającą ważne świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z ważnym uprawnieniem instruktorskim lub ważną licencją skoczka spadochronowego zawodowego (CDL(P) z ważnym uprawnieniem instruktorskim;
 - 4) lotnisko – lotnisko, lądowisko lub inne miejsce wpisane do rejestru lub ewidencji prowadzonych na podstawie przepisów ustawy;
 - 5) lot w szyku – lot grupowy w określonym przez organizatora położeniu statków powietrznych względem siebie;
 - 6) mechanik spadochronowy – osobę posiadającą ważne świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego z ważnym uprawnieniem dotyczącym spadochronu jako całości TM(P) lub ważne świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi spadochronu;
 - 7) organizator – osobę fizyczną, prawną, inną jednostkę organizacyjną, a także grupę osób niebędącą jednostką organizacyjną, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie wykonania skoków spadochronowych lub zrzutów;
 - 8) pasażer – osobę wykonującą skok jako pasażer na spadochronie dwuosobowym;
 - 9) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
 - 10) ratownik – lekarza, ratownika z uprawnieniami lub pielęgniarkę dyplomowaną;
 - 11) spadochron – zestaw zawierający czaszę główną, czaszę zapasową, uprzęż i pokrowiec, a także pojedyncze podzespoły lub zestawy zawierające czaszę główną, zapasową, ratowniczą lub czaszę innego przeznaczenia;
 - 12) spadochron innego przeznaczenia – spadochron nieprzeznaczony do wykonywania skoków;
 - 13) skoczek – skoczek spadochronowy oraz uczeń-skoczek;
 - 14) skoczek spadochronowy – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ);
 - 15) skok nocny – skok spadochronowy wykonywany między zachodem i wschodem słońca;
 - 16) 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;

- 17) skok w teren przygodny – skok spadochronowy z planowanym lądowaniem w terenie przygodnym;
- 18) świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego – wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający kwalifikacje skoczka spadochronowego uprawniający do samodzielnego wykonywania skoków w zakresie wynikającym z uprawnień wpisanych do tego świadectwa;
- 19) teren przygodny – miejsce poza lotniskiem lub lądowiskiem lub innym miejscem wpisanym do rejestru albo ewidencji prowadzonych na podstawie ustawy;
- 20) 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;
- 21) załącznik – niniejszy załącznik;
- 23) zrzut – zrzut przedmiotów zaopatrzonych w spadochrony.
- 24) sprzęt spadochronowy – spadochrony i ich podzespoły;
- 25) arkusz spełnienia wymagań technicznych – opracowany przez wnioskującego zbiorczy dokument wykazujący spełnienie poszczególnych wymagań technicznych;
- 26) DDP – deklarację projektu i możliwości technicznych (Declaration of Design and Performance) – dokument dotyczący wzoru wyrobu, definiujący typ spadochronu lub podzespołu i jego modele zawierający opis sposobu wykonania konstrukcji, oświadczenia o osiągnięciach, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalonych ze względu na bezpieczeństwo lotów lub użycia, a także określenie poziomu spełnienia wymagań technicznych, wydany przez producenta, importera, mechanika, właściciela lub inny zainteresowany podmiot odpowiedzialny za potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych przez typ kompletnego spadochronu, lub typ podzespołu; w przypadku gdy deklaracja dotyczy pojedynczego egzemplarza lub określonej liczby wyrobów, podmiot deklarujący określa zakres wyrobów objętych deklaracją;
- 27) deklaracja zgodności – deklarację producenta dotyczącą egzemplarza wyrobu potwierdzającą spełnienie wymagań przez typ wyrobu, będącą jednocześnie oświadczeniem wytwórcy, że dany egzemplarz spadochronu, podzespołu lub część składowa została wyprodukowana zgodnie z typem, dla którego wydano dokument definiujący wyrób i określający poziom spełnienia wymagań;
- 28) producent – osobę fizyczną albo prawną albo jednostkę organizacyjną nie posiadającą osobowości prawnej, która projektuje i wytwarza motolotnię lub jej podzespoły, albo dla której te wyroby zaprojektowano lub wytworzono w celu wprowadzenia ich do obrotu lub do oddania do użytku, w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935, z późn. zm.⁴¹), pod własną nazwą lub znakiem, na potrzeby własne lub innych użytkowników, a także podmiot przedstawiający do wydania dopuszczenia do skoku lub użycia spadochron nowy lub używany, którego podzespoły mają nieznaną pochodzenie, lub dla których nie zachowały się dokumenty dowodowe;
- 29) regulamin – jest to dokument zawierający sposób organizacji wykonywania zrzutów lub skoków spadochronowych;
- 30) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w § 38 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia.....2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. ...).

⁴¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 102, poz. 586 i Nr 227, poz. 1367 oraz z 2012 r. poz. 1539.

Rozdział 3

Ogólne zasady eksploatacji spadochronów

3.1. Zasady eksploatacji spadochronów określa załącznik, z tym że dla organizatorów w tym producentów organizujących próby w powietrzu zasady te określa dodatkowo opracowany regulamin.

3.1.1. Do opracowania regulaminu nie jest obowiązany organizator organizujący skoki z zachowaniem poniższych warunków:

- 1) w porze dziennej;
- 2) z pojedynczego statku powietrznego;
- 3) związane z wykonaniem jednego startu statku powietrznego dziennie;
- 4) dla nie więcej niż 20 osób;
- 5) inne niż skoki ucznia-skoczek;
- 6) z wysokości do 4 000 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 konieczne jest ustalenie wspólnego kierownika skoków i korzystanie z wspólnego regulaminu.

3.2. Regulamin oraz określone w nim i załącznikach procedury mogą zostać zmienione lub zawieszane przez Prezesa Urzędu w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją spadochronów oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi lub stwierdzonymi niezgodnościami z przepisami.

3.2.1. Zawieszenie regulaminu lub jego istotnych procedur skutkuje zakazem organizacji skoków przez organizatora do czasu wniesienia przez organizatora poprawek w regulaminie.

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 jest obowiązany do takiej organizacji skoków lub zrzutów, która co najmniej zapewnia:

- 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) wydawania, obsługi i kontroli sprzętu spadochronowego ze szczególnym uwzględnieniem sprzętu przeznaczonego dla pasażera i ucznia-skoczek – w przypadku udostępniania spadochronów przez organizatora;
 - m) sposobu zgłaszania się skoczek 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 nie będącej skoczek spadochronowym;
 - p) nadzoru nad osobami nie będącymi skoczek spadochronowymi oraz odprowadzenia ich do statku powietrznego;
 - q) charakterystycznych wysokości związanych z metodyką postępowania w sytuacjach niebezpiecznych;
 - r) wymaganego przez organizatora minimalnego wyposażenia skoczek i pasażera podczas różnych rodzajów skoków;
 - 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) podczas skoków ucznia-skoczek lub udostępniania przez organizatora spadochronów na skoki, używanie tylko spadochronów dopuszczonych do skoków i 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) podczas prób w locie i zrzutów na potrzeby innego podmiotu jednoznaczne ustalenie organizatora tych skoków lub zrzutów oraz zapewnienie pisemne określenie zakresu odpowiedzialności podmiotów oraz osób biorących udział w próbach lub zrzutach i ich organizacji; brak takich dodatkowych pisemnie określonych zasad 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 nie będących 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 są obowiązani zawrzeć 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, organizator ma obowiązek określić 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 zakresie 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.
 - 4.1.5. W miejscach organizacji skoków lub zrzutów organizator zapewnia dostępność co najmniej skróconej wersji regulaminu obejmującej czynności, 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 5.000 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 wyżej, jeżeli organizator uzna to za konieczne.
- 4.2.1.1. Na kierownika skoków lub jego zastępcę wyznacza się:
 - 1) instruktora spadochronowego, lub

- 2) skoczek spadochronowy posiadający 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 przedmiotów lub skoków skoczków;
 - 5) udzielenie informacji o obowiązujących zasadach i kolejności zrzutów przedmiotów 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 wyżej, jeżeli organizator uzna to za konieczne.
- 4.2.3.1. Na wyrzucającego podczas skoków spadochronowych lub zrzutów wyznacza się:
 - 1) instruktora spadochronowego;
 - 2) skoczek spadochronowy posiadający 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 nimi 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 z całokształtem spraw związanych 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 zrzucie skoczków jest odpowiedzialny pilot wywołujący 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 zapewnić 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 "I") – 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 w nocy.

4.3.1. Organizator może ustalić własne znaki wytyczające miejsca lądowania spadochronów oraz kierunki podejścia do lądowania jako nadrzędne nad wskazaniem 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 przedmiotów, lista załadowcza zawiera ponadto:

- 1) obok nazwiska ucznia-skoczek nazwisko oraz podpis instruktora wykonującego nadzór nad uczniem w tym skoku;
- 2) obok nazwiska pasażera wykonującego skok z instruktorem w tandemie nazwisko oraz podpis tego instruktora;

- 3) jednoznaczne określenie charakteru lotu w szczególności uczeń-skoczek lub pasażer;
 - 4) określenie przedmiotu zrzutu, rodzaju spadochronu oraz nazwisko i podpis wyrzucającego kierującego zrzutem w przypadku zrzutu przedmiotów.
- 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 przedmiotu ze spadochronem jednoznacznie wynika z innych dokumentów, a w szczególności: związanych z wyszkoleniem, wypożyczonym lub użytkowanym 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 lotny, 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. Organizator przechowuje listę załadowczą do czasu uzyskania pozytywnej oceny z kontroli przeprowadzonej w tym zakresie przez Prezesa Urzędu, jednak nie dłużej niż 3 lata od dnia wykonania skoku lub zrzutu.
- 4.4.7.1. Jeżeli organizatorem jest podmiot, o którym 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 sprzętu spadochronowego

- 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. Obowiązki 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.
 - 5.1.5. Jeżeli skoki lub zrzuty wykonuje się z kilku statków powietrznych, które nie lecą 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 wykonywane są 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 musi być przygotowany w sposób zapewniający prawidłowe przewiezienie skoczków lub przedmiotów do miejsca zrzutu i wyjście skoczków lub zrzut przedmiotów 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) jest zapewniona łączność radiowa 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 przedmiotów i skoczków 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 dokonują 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 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. Skoczek spadochronowy zapewnia, aby do skoku był używany tylko spadochron posiadający kartę sprzętu spadochronowego i dopuszczenie do skoków.
- 6.1.5. Osoba posiadająca polskie świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego może na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wykonywać skoki ze spadochronem, który ma aktualne dokumenty dopuszczające do skoków wydane w innym kraju pod warunkiem, że spadochron spełnia wymogi, o których mowa w pkt 8.6 i 8.7.2 ppkt 1 i 2.
- 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) spadochron, z którym wykonuje skoki, ma aktualne dokumenty dopuszczające do wykonywania skoków w tamtym kraju – bez konieczności spełnienia warunku certyfikacji, o którym mowa w pkt 8.6, lub kartę sprzętu spadochronowego i dopuszczenie do skoków wydane na podstawie niniejszych przepisów;
 - 2) spadochron główny, z którym wykonuje skoki, został ułożony przez tego skoczka osobiście lub przez osobę, o której mowa w pkt 9.14;
 - 3) spadochron zapasowy został ułożony przez osoby upoważnione zgodnie z przepisami kraju, którego dokumenty posiada skoczek, lub zgodnie z przepisami polskimi;
 - 4) skoki wykonuje zgodnie z niniejszymi przepisami.
- 6.1.7. Niedozwolone jest zmuszanie 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 narusza bezpieczeństwo ich wykonywania lub bezpieczeństwo 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 określa organizator w regulaminie.
- 6.2.3. Spadochron zapasowy używany do skoku z pasażerem w tandemie należy wyposażyć w automat 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. 1 f ustawy.
- 6.3.2. Skoki podczas zawodów sportowych wykonuje się zgodnie z regulaminem zawodów opracowanym przez organizatora zawodów.
- 6.3.3. Szczegółowe warunki wykonywania skoków: z udziałem ucznia-skoczka, nocnych, z wysokości powyżej 5.000 m n.p.m., na wodę, z pasażerem, z więcej niż jednego statku powietrznego jednocześnie określa organizator w swoim 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 w dokumentach wewnętrznych.
- 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. Uczniom-skoczkom zabrania się wykonywania skoków:
- 1) z wysokości poniżej 600 m nad rzeźbą terenu;
 - 2) z wysokości powyżej 5.000 m n.p.m.;
 - 3) w nocy;
 - 4) na wodę;
 - 5) podczas pokazów lotniczych;
 - 6) bez urządzenia zabezpieczającego AAD dla spadochronu zapasowego;
 - 7) bez kasku.
- 6.4.4.1 Uczeń-skoczek może wykonywać skoki bez urządzenia zabezpieczającego 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 jest ujęte 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 jest on obowiązany 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, a w szczególności: użycie spadochronów posiadających dopuszczenie do skoków i ważne ułożenie, ważność dokumentacji osobistej skoczka, kompletność oraz gotowość do użycia spadochronów i wyposażenia, prawidłowość nałożenia spadochronu oraz wybór rodzaju wykonywanego skoku, jest odpowiedzialny:
 - 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, 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. Potwierdzenie faktu podjęcia się koordynacji dokonuje osoba, o której mowa w pkt 7.4.1, przez odpowiednią adnotację oraz złożenie podpisu na liście załadowczej.

Rozdział 8

Sprzęt spadochronowy

1. Układanie spadochronów do skoku lub użycia

- 8.1. Do skoku są układane wyłącznie spadochrony osobowe posiadające ważne dopuszczenie do skoków.
 - 8.1.1. Spadochronowe systemy ratownicze używane podczas lotów na motolotni, lotni lub paralotni wykonywanych z pasażerem lub jako loty ucznia-pilota albo loty rekreacyjne, o których mowa w pkt 5.7.3 załącznika nr 2, posiadają aktualne dopuszczenie do użycia i ułożenie wpisane do karty sprzętu spadochronowego.
 - 8.1.2. Dla spadochronowych systemów ratowniczych używanych podczas lotów na motolotni, lotni lub paralotni, wykonywanych jako inne niż z pasażerem lub jako loty ucznia-pilota albo loty rekreacyjne, o których mowa w pkt 5.7.3 załącznika nr 2, karta sprzętu spadochronowego oraz dopuszczenie do użycia nie jest obowiązkowe, a za ich właściwy stan techniczny jest odpowiedzialna osoba używająca tego sprzętu.
 - 8.1.3. Spadochronowe systemy ratownicze, zamontowane na ultralekkich statkach powietrznych lub na statkach powietrznych podlegających wpisowi do rejestru cywilnych statków powietrznych, podlegają ocenie w procesie wydania pozwolenia na wykonywanie lotów lub świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego, i nie jest wymagane wystawianie odrębnych: karty sprzętu spadochronowego oraz dopuszczenia do użycia. Poświadczenie obsługi spadochronów jest wpisywane w książce płatowca lub zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi tych statków powietrznych, na druku poświadczenia obsługi.
 - 8.1.4. Obsługę, w tym układanie spadochronów wykonuje się zgodnie z opublikowanymi zaleceniami producenta.
 - 8.1.5. W przypadku gdy producent nie określa maksymalnych terminów przechowywania spadochronu w stanie ułożenia do skoku lub użycia, okres ten nie może przekraczać 180 dni, a w odniesieniu do spadochronów ratowniczych i spadochronowych systemów ratowniczych – 120 dni.

2. Kompletacja i dopuszczenie spadochronów do skoku lub użycia

- 8.2. Dopuszczenia spadochronów do skoku lub użycia mogą dokonywać odpowiednio osoby, o których mowa w pkt 9.11 lub 9.11.2, działające w ramach zatwierdzonego producenta lub podmiotu albo zgłoszonego podmiotu.
 - 8.2.1. Dopuszczenia spadochronów do skoku lub użycia dokonuje się na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności.
- 8.3. Ocena zdatności spadochronu, zestawu spadochronowego lub podzespołu obejmuje:
 - 1) ocenę dokumentacji;
 - 2) ocenę stanu technicznego;
 - 3) próby funkcjonalne;
 - 4) skoki, zrzuty lub loty kontrolne, jeżeli osoba dokonująca oceny uzna je za konieczne.
- 8.4. Na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności osoba, o której mowa w pkt 9.11 lub 9.11.2, wystawia kartę sprzętu spadochronowego i poświadcza dopuszczenie spadochronu do skoku lub użycia.
 - 8.4.1. Funkcję karty sprzętu spadochronowego może pełnić instrukcja, metryka lub inny dokument dostarczony przez producenta zawierający informacje wymagane dla odpowiedniej karty sprzętu spadochronowego, po dokonaniu w nim niezbędnych wpisów, poświadczeń i dopuszczeń oraz odnotowaniu w wykazie, o którym mowa w pkt 9.19 ppkt 2.
 - 8.4.2. Dopuszczenie do skoku lub użycia może być wpisane bez terminu ważności, jednak gdy to określa producent – na okres wynikający z jego zaleceń, z zastrzeżeniem pkt 8.4.2.2.
 - 8.4.2.1. Po upływie terminu ważności dopuszczenia sprzęt ponownie podlega ocenie zdatności.
 - 8.4.2.2. Całkowity czas użytkowania spadochronów w przypadku:

- 1) spadochronów zapasowych i ratowniczych – wynika z zaleceń producenta i nie podlega przedłużeniu;
 - 2) spadochronów głównych, zapasowych i ratowniczych używanych w kompletach jako spadochrony główne jest uzależniony od stanu technicznego i jest ustalany przez mechanika na podstawie oceny zdadności indywidualnie w stosunku do każdego egzemplarza.
- 8.4.6. Spadochron lub zestaw spadochronowy lub podzespół dopuszcza się:
- 1) do skoków, jako przeznaczony do wykonywania skoków:
 - a) stanowiący jedną całość:
 - spadochron zapasowy lub
 - spadochron główny, lub
 - spadochron ratowniczy, lub
 - b) zmontowany:
 - zestaw spadochronu zapasowego lub
 - czasza główna, lub
 - 2) do użycia jako spadochron innego przeznaczenia, lub
 - 3) jako inny, określony przez Prezesa Urzędu.
- 8.5. Spadochron jest kompletowany przez osoby, o których mowa w pkt 9.11, 9.11.2 i 9.12.
- 8.5.1. Kompletacji spadochronów osobowych dokonuje się spośród podzespołów, o których mowa w pkt 8.6 i 8.7, tylko w pasujących (kompatybilnych) konfiguracjach.
- 8.5.2. Jako części składowe podzespołu używa się części właściwych dla danego zestawu lub podzespołu.
- 8.5.3. Przyłączenie kompletnego spadochronu, w szczególności typu: piersiowego, kolanowego lub teczkowego, do uprzęży spadochronu głównego, ratowniczego lub innego kompletnego spadochronu lub do samej uprzęży nie stanowi kompletacji i może być wykonane we własnym zakresie przez osobę używającą spadochronu.
- 8.5.4. Czaszę główną spadochronu osobowego do podzespołu uprząż-pokrowiec może we własnym zakresie przyłączyć skoczek spadochronowy przy spełnieniu łącznie następujących warunków:
- 1) przyłączenie jest wykonane zgodnie z zaleceniami producenta;
 - 2) z kart sprzętu spadochronowego wynika, że użyte elementy składowe są dopuszczone do skoków;
 - 3) czasza główna ma skompletowane taśmy nośne i pozostałe części właściwe dla tej uprzęży i pokrowca.
- 8.6. Następujące podzespoły i wyposażenie przeznaczonych do wykonywania skoków spadochronów osobowych oraz ratowniczych:
- 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 podzespół,
 - 8) inne, określone przez Prezesa Urzędu
- aby mogły być użyte do kompletacji zestawu spadochronowego lub mogły być dopuszczone do użycia na podstawie oceny zdadności, o której mowa w pkt 8.2.1, muszą być certyfikowane w rozumieniu pkt 8.13.1 lub 8.13.2.
- 8.7. Do zestawu spadochronowego zawierającego certyfikowane:
- 1) czaszę zapasową oraz
 - 2) system uprząż-pokrowiec spadochronu zapasowego

- może zostać skompletowana certyfikowana, w rozumieniu pkt 8.13.1 i 8.13.2, albo niecertyfikowana, o której mowa w pkt 8.7.2, czasza główna, jeżeli została skompletowana z właściwymi dla danego systemu uprząż-pokrowiec taśmami nośnymi oraz innymi częściami tego podzespołu, a także posiada kartę sprzętu spadochronowego i dopuszczenie do skoku.
- 8.7.1. Jako spadochron główny lub czaszę główną można użyć także spadochronu ratowniczego, spadochronu zapasowego, a także czaszy ratowniczej lub zapasowej, również po zakończeniu ich eksploatacji w pierwotnym ich przeznaczeniu, pod warunkiem, że:
- 1) ich stan techniczny na to pozwala i nie ma przeciwwskazań wynikających z instrukcji lub innych dokumentów producenta oraz
 - 2) posiadają kartę czaszy głównej i dopuszczenie do skoku.
- 8.7.2. Niecertyfikowany spadochron główny lub czasza główna mogą być dopuszczone do skoku na podstawie oceny zdatności, o której mowa w pkt 8.2.1, jeżeli:
- 1) zostały wyprodukowane przez zatwierdzonego producenta lub podmiot zaakceptowany jako producent sprzętu spadochronowego w kraju producenta lub innym kraju i przeszły próby w powietrzu lub
 - 2) zostały wyprodukowane pod właściwym nadzorem kraju producenta lub innego kraju, lub
 - 3) producent zaświadczy, że ten typ i model sprzętu przeszedł próby w powietrzu, jest użytkowany minimum od roku, system kontroli jakości producenta zapewnia powtarzalność produkcji oraz nie występują przeciwwskazania do jego użycia jako spadochronu głównego do skoków spadochronowych.
- 8.8. Spadochrony innego przeznaczenia dopuszcza się do użycia na podstawie oceny zdatności, o której mowa w pkt 8.2.1, jeżeli:
- 1) posiadają certyfikat, o którym mowa w pkt 8.13.1, lub
 - 2) zostały wyprodukowane przez zatwierdzonego producenta lub podmiot zaakceptowany jako producent sprzętu spadochronowego w kraju producenta lub innym kraju i przeszły próby w powietrzu, lub
 - 3) zostały wyprodukowane pod właściwym nadzorem kraju producenta lub innego kraju, lub
 - 4) z deklaracji zgodności, instrukcji albo innych dokumentów producenta wynika, że spadochron do lotni lub parolotni spełnia warunki nie mniejsze niż określa dla spadochronowych systemów ratowniczych stosowanych w parolotniarstwie norma EN 12491: 2003 (Sprzęt parolotniowy. Spadochronowe systemy ratownicze. Wymagania bezpieczeństwa i metody badań), lub spełnia wymogi techniczne obowiązujące w innym kraju, lub
 - 5) przeszły próby zgodnie z programem zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu.
- 8.8.1. Przepisów pkt 8.3 ppkt 3 i 4 nie stosuje się do spadochronów innego przeznaczenia, które zostały przygotowane do użycia przez producenta lub autoryzowany przez niego podmiot i poza zamontowaniem na statku powietrznym niemożliwa jest ingerencja w ich przygotowanie do użycia. Spadochrony te mogą być dopuszczone do użycia na podstawie dokumentów lub cech producenta przy spełnieniu warunków, o których mowa w pkt 8.8.
- 8.9. Jeżeli spadochron, zestaw spadochronowy, podzespół lub jego części składowe nie spełniają wymogów technicznych lub formalnych, wymaganych przy dopuszczaniu do skoku lub użycia, ich dopuszczenie do skoków lub użycia może być unieważnione, cofnięte lub zawieszono przez Prezesa Urzędu, osoby, o których mowa w pkt 9.11 i 9.11.2, działające w ramach certyfikowanego lub zgłoszonego podmiotu lub osoby upoważnione przez Prezesa Urzędu do kontrolowania statków powietrznych.

- 8.9.1. Unieważnienie, cofnięcie lub zawieszenie, o którym mowa w pkt 8.9, wykonuje się w stosunku do egzemplarza sprzętu spadochronowego przez adnotację w karcie sprzętu spadochronowego. Prezes Urzędu może w uzasadnionych przypadkach wprowadzić ograniczenia lub zakaz używania danego typu sprzętu spadochronowego.
- 8.9.1.1. Informację o ograniczeniach lub zakazie używania danego typu sprzętu spadochronowego Prezes Urzędu przekazuje podmiotom, o których mowa w pkt 9.1, 9.11 i 9.11.2. Podmioty te niezwłocznie powiadamiają podmioty, którym dla wymienionego sprzętu wydały karty sprzętu spadochronowego lub dokonały w dokumentach poświadczeń.

3. Karty sprzętu spadochronowego

- 8.10. Dokumentami, w których poświadczą się dopuszczenie spadochronów do skoków lub użycia, są następujące rodzaje dokumentów sprzętu spadochronowego:
- 1) karta zestawu spadochronowego – stanowiąca dokument ułożenia do skoku, kompletacji i dopuszczenia do skoków oraz ewidencji ilości użyć odpowiednio czaszy zapasowej, spadochronu zapasowego lub spadochronu ratowniczego w komplecie z systemem uprząż-pokrowiec;
 - 2) karta czaszy głównej – stanowiąca dokument montażu i dopuszczenia do skoków odpowiednio czaszy głównej lub spadochronu głównego;
 - 3) karta spadochronu innego przeznaczenia – stanowiąca dokument dopuszczenia do użycia spadochronu innego przeznaczenia;
 - 4) tymczasowa karta sprzętu spadochronowego – stanowiąca dokument dopuszczenia do prób w powietrzu.
- 8.10.1. Karta zestawu spadochronowego zawiera odpowiednio, co najmniej informacje o:
- 1) odpowiednio o czaszy zapasowej, spadochronie zapasowym lub spadochronie ratowniczym:
 - a) typ, model i rozmiar,
 - b) oznaczenie lub nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) numer certyfikatu, o którym mowa w pkt 8.13.1, z podaniem kraju wydającego,
 - f) termin ważności ułożenia czaszy, poświadczenie ułożenia, numer świadectwa mechanika spadochronowego lub osoby upoważnionej przez Prezesa Urzędu dokonującej wpisu oraz nazwę lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 9.1, 9.11 lub 9.11.2,
 - g) odnotowane użycie do skoku czaszy zapasowej lub ratowniczej w postaci skreśleń odpowiedniej rubryki określonej w lit. f;
 - 2) systemie uprząż-pokrowiec:
 - a) typ, model i rozmiar,
 - b) oznaczenie lub nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) numer certyfikatu, o którym mowa w pkt 8.13.1, z podaniem kraju wydającego;
 - 3) kompletacji i dopuszczeniu do skoków zestawu:
 - a) zwięzły opis (np. kompletny spadochron zapasowy w pokrowcu, bez uprzęży lub kompletny spadochron ratowniczy z pokrowcem i uprzężą) - jeżeli jest to kompletny, stanowiący całość spadochron zapasowy albo ratowniczy,
 - b) datę dopuszczenia po wykonaniu kompletacji, przeglądu lub montażu,

- c) imię, nazwisko, numer świadectwa i poświadczenie mechanika spadochronowego lub osoby upoważnionej przez Prezesa Urzędu dokonującej wpisu,
 - d) nazwę lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 9.1, 9.11 lub 9.11.2.
- 8.10.2. Karta czaszy głównej lub spadochronu głównego zawiera co najmniej informacje o:
- 1) czaszy głównej lub spadochronie głównym:
 - a) typ, model i rozmiar,
 - b) oznaczenie lub nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) numer certyfikatu, o którym mowa w pkt 8.13.1, z podaniem kraju wydającego lub zapis "NIECERTYFIKOWANY" i numer ewidencyjny typu sprzętu spadochronowego, o którym mowa w pkt 8.14.4 lub 8.18.10.2, lub podstawę dopuszczenia do użycia, o której mowa w pkt 8.7.2;
 - 2) montażu i dopuszczeniu do skoków czaszy głównej lub spadochronu głównego:
 - a) model upręży-pokrowca, z którego częściami zmontowano czaszę główną,
 - b) zwięzły opis (np. kompletny spadochron główny w pokrowcu, z uprężą) jeżeli jest to kompletny stanowiący całość spadochron główny,
 - c) data dopuszczenia po wykonaniu kompletacji, przeglądu lub montażu,
 - d) imię, nazwisko, numer świadectwa i poświadczenie mechanika spadochronowego lub osoby upoważnionej przez Prezesa Urzędu dokonującej wpisu,
 - e) nazwa lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 9.1, 9.11 lub 9.11.2.
- 8.10.3. Karta spadochronu innego przeznaczenia zawiera co najmniej informacje o:
- 1) przeznaczeniu spadochronu lub systemu spadochronowego i ograniczeniach jego użycia oraz:
 - a) typ, model 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, o którym mowa w pkt 8.13.1, z podaniem państwa wydającego lub zapis "NIECERTYFIKOWANY" i numer ewidencyjny typu sprzętu spadochronowego, o którym mowa w pkt 8.14.4 lub 8.18.10.2, lub podstawę dopuszczenia do użycia, o której mowa w pkt 8.8.1;
 - 2) montażu i dopuszczeniu do użycia spadochronu, w tym:
 - a) datę dopuszczenia po wykonaniu przeglądu lub montażu,
 - b) termin ważności ułożenia spadochronu,
 - c) imię, nazwisko, numer świadectwa i poświadczenie mechanika lub osoby upoważnionej przez Prezesa Urzędu dokonującej wpisu,
 - d) nazwę lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 9.1, 9.11 lub 9.11.2.
- 8.10.4. W przypadku wykonywania zrzutów lub skoków kontrolnych oraz pozostałych prób w powietrzu, wystawia się odpowiednią kartę sprzętu spadochronowego, z adnotacją w tytule "TYMCZASOWA".
- 8.10.4.1. W tymczasowej karcie sprzętu spadochronowego zamieszcza się informację o ograniczeniach i celu próby.
- 8.11. Wpis do karty odnotowuje się w wykazie lub ewidencji, o których mowa w pkt 9.19.
- 8.12. Do dokonywania wpisów i poświadczeń w kartach sprzętu spadochronowego są upoważnione tylko osoby, o których mowa w pkt 8.9, 9.11 lub 9.11.2, oraz Prezes Urzędu.

4. Certyfikacja podzespołów sprzętu spadochronowego

- 8.13.1. Za certyfikowane podzespoły sprzętu spadochronowego uważa się podzespoły sprzętu spadochronowego, dla którego:
- 1) Prezes Urzędu wydał orzeczenie zdatności lub inny dokument uznania zdatności dla typu podzespołu systemu spadochronowego lub
 - 2) właściwy organ innego państwa wydał dokument dopuszczający ten typ sprzętu do użytku, lub
 - 3) wydano certyfikat lub inny dokument pozwalający producentowi na oznaczanie wyrobu znakiem zgodności z normą TSO, JTSO, ETSO, PN, EN lub inną właściwą dla wytwarzanego sprzętu spadochronowego
– zwane "certyfikatem".
- 8.13.2. Za certyfikowany sprzęt spadochronowy uważa się także podzespoły i części składowe sprzętu spadochronowego, o którym mowa w pkt 8.13.1.
- 8.13.3. W przypadku typu sprzętu spadochronowego posiadającego dokument uznania zdatności wydany przez organ nadzoru lotniczego innego kraju lub dokument równorzędny lub inny dokument zaświadczący o dopuszczeniu tego sprzętu do użycia w innym kraju, Prezes Urzędu może, na wniosek zainteresowanego podmiotu, podjąć decyzję o nadaniu numeru ewidencyjnego sprzętu spadochronowego oraz wydaniu certyfikatu uznania zdatności, po:
- 1) dostarczeniu tego dokumentu oraz
 - 2) zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu polskiej wersji instrukcji odpowiednio do rodzaju sprzętu spadochronowego, oraz
 - 3) dostarczeniu oświadczenia o sposobie wykonania konstrukcji, osiąгах, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalonych ze względu na bezpieczeństwo skoków, lotów lub użycia - DDP.
- 8.14.1. Zatwierdzony producent wnioskujący o orzeczenie zdatności, o którym mowa w pkt 8.13.1 ppkt 1,:
- 1) opracowuje wstępną dokumentację, która obejmuje:
 - a) krótki opis urządzenia, jego przeznaczenia i sposobu działania,
 - b) wstępne dane techniczne, w tym:
 - projekt, zawierający co najmniej rysunki urządzenia i jego części składowych w 3 rzutach z podstawowymi wymiarami,
 - zakładane osiągi,
 - zakładany zakres warunków eksploatacji,
 - zakładane ograniczenia,
 - c) warunki techniczne wykonania, w tym w szczególności:
 - zastosowane materiały,
 - projekty lub inne wzorce części składowych,
 - sposoby wykonania, obróbki i łączenia elementów,
 - d) warunki techniczne odbioru, określające sposoby sprawdzenia spełnienia założeń dla prototypów i dla produkcji seryjnej, w tym plan certyfikacji zawierający szczegóły dotyczące planowanych sposobów spełnienia poszczególnych wymagań,
 - e) tymczasową instrukcję obsługi;
 - 2) przeprowadza próby naziemne i w powietrzu, o których mowa w pkt 8.18, odpowiednie do rodzaju sprzętu spadochronowego, w tym:
 - a) we własnym zakresie – próby bezzałogowe,

- b) po zatwierdzeniu programu prób przez Prezesa Urzędu – próby certyfikacyjne lub załogowe próby w powietrzu, jeżeli ze względu na rodzaj sprzętu spadochronowego są konieczne,
 - c) rejestruje próby wymienione w lit. a i b dowolną techniką rejestracji obrazu, umożliwiającą późniejsze odtworzenie ich przebiegu w czasie rzeczywistym;
 - 3) sporządza i przedstawia Prezesowi Urzędu do oceny dokumentację końcową obejmującą:
 - a) oświadczenie o sposobie wykonania konstrukcji, osiąгах, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalonych ze względu na bezpieczeństwo skoków, lotów lub użycia – DDP, zawierające także oświadczenie o poziomie spełnienia wymagań technicznych,
 - b) arkusz spełnienia wymagań zawierający także wnioski końcowe, w tym oświadczenie spełnienia przez prototyp warunków technicznych odbioru sprzętu spadochronowego,
 - c) oświadczenie przyjęcia przez producenta odpowiedzialności za udostępnianie użytkownikom sprzętu spadochronowego, który spełnia warunki techniczne wykonania i odbioru,
 - d) instrukcję odpowiednią do rodzaju sprzętu spadochronowego,
 - e) sprawozdanie z certyfikacyjnych prób naziemnych i w powietrzu;
 - 4) uzyskuje zatwierdzenie przez Prezesa Urzędu instrukcji odpowiedniej do rodzaju sprzętu spadochronowego.
- 8.14.2. Na podstawie wniosku i wyniku oceny przedstawionej dokumentacji końcowej oraz po zatwierdzeniu instrukcji, Prezes Urzędu nadaje numer ewidencyjny, o którym mowa w pkt 8.18.10, oraz wydaje orzeczenie zdatności.
- 8.14.2.1. W celu przeprowadzenia oceny przedstawionej dokumentacji końcowej Prezes Urzędu ma prawo wglądu do pozostałych materiałów i dokumentów źródłowych dotyczących certyfikowanego sprzętu.
- 8.14.3. Częścią składową orzeczenia zdatności jest dostarczone przez producenta oświadczenie o sposobie wykonania konstrukcji, osiąгах, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalanych ze względu na bezpieczeństwo skoków, lotów lub użycia – DDP.
- 8.14.3.1 DDP zawiera co najmniej:
- 1) nazwę i adres producenta;
 - 2) opis i ustalenie wyrobu, obejmujące:
 - a) nazwę/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 wytwórcy;
 - 4) nominalne osiągi wyrobu – bezpośrednio lub przez odniesienie do innych dokumentów;
 - 5) szczegóły na temat zatwierdzenia, jakie otrzymał wyrób;
 - 6) odniesienie do sprawozdania z prób kwalifikacyjnych;
 - 7) odniesienie do instrukcji użytkowania 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 wytwórcy 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 wytwórcy oraz numer i wydanie DDP.
- 8.14.3.2. DDP wydana przez zatwierdzonego producenta jest publikowana na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego. DDP wydane przez pozostałych producentów są publikowane na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego na ich wniosek.
- 8.14.4. Sprzęt spadochronowy, inny niż wymieniony w pkt 8.6, zatwierdzony producent może dopuścić do produkcji seryjnej lub udostępnić użytkownikom, bez konieczności uzyskania certyfikatu, o którym mowa w pkt 8.13.1, po:
- 1) spełnieniu warunków określonych w pkt 8.14.1 ppkt 1 i 2,
 - 2) sporządzeniu dokumentacji końcowej, o której mowa w pkt 8.14.1 ppkt 3,
 - 3) złożeniu do Prezesa Urzędu, wraz z oświadczeniami i dokumentami wymienionymi w pkt 8.14.1 ppkt 3, wniosku o nadanie numeru sprzętu spadochronowego oraz
 - 4) nadaniu przez Prezesa Urzędu numeru ewidencyjnego typu sprzętu spadochronowego.
- 8.14.4.1. Na wniosek zainteresowanego podmiotu, po spełnieniu warunków, o których mowa w pkt 8.14.1, Prezes Urzędu może wydać orzeczenie zdatności dla typu sprzętu spadochronowego, o którym mowa w pkt 8.14.4.
- 8.15. Wykonawca sprzętu spadochronowego niebędący zatwierdzonym producentem zapewnia nadzór i zatwierdzenie Prezesa Urzędu na każdym etapie, o którym mowa w pkt 8.14.1, a także udział przedstawiciela Prezesa Urzędu w próbach. Obowiązek uzyskania certyfikatu dotyczy każdego egzemplarza sprzętu spadochronowego wyprodukowanego przez tego producenta.
- 8.16. Producent przechowuje dokumentację sprzętu spadochronowego, wymienioną w pkt 8.14.1.
- 8.16.1. Producent jest odpowiedzialny za:
- 1) opracowanie lub zastosowanie właściwych do rodzaju sprzętu spadochronowego warunków technicznych odbioru, określających sposoby sprawdzenia spełnienia założeń projektu;
 - 2) udostępnianie użytkownikom wyłącznie sprzętu spadochronowego spełniającego warunki techniczne wykonania i odbioru wraz z wystawionym przez producenta dokumentem potwierdzającym ten fakt oraz aktualnym podręcznikiem użytkownika (instrukcją sprzętu spadochronowego).
- 8.16.2. Producent zapewnia publikację informacji o wszelkich zmianach w warunkach używania sprzętu spadochronowego i przekazuje tę informację Prezesowi Urzędu.
- 8.17. Prezes Urzędu może cofnąć lub zawiesić orzeczenie zdatności oraz certyfikat uznania zdatności.

- 8.17.1. Prezes Urzędu zawiesza orzeczenie zdatności lub certyfikat uznania zdatności, jeżeli nie jest zapewnione bezpieczne użytkowanie sprzętu spadochronowego.
- 8.17.2. Prezes Urzędu cofa orzeczenie zdatności lub certyfikat uznania zdatności, jeżeli nie jest możliwe usunięcie przyczyny jego zawieszenia.

5. Próby naziemne i w powietrzu

- 8.18. Przez próby rozumie się zespół działań na ziemi i w powietrzu zmierzających do uzyskania informacji o jakościowych i ilościowych charakterystykach sprzętu spadochronowego w rzeczywistych warunkach skoków, zrzutów lub użycia.
- 8.18.1. Ustala się podział na następujące rodzaje prób:
 - 1) badawczo-rozwojowe;
 - 2) certyfikacyjne – wykonywane w celu uzyskania certyfikatu dla sprzętu spadochronowego;
 - 3) produkcyjne – sprzętu spadochronowego, któremu Prezes Urzędu nadał numer, o którym mowa w pkt 8.18.10;
 - 4) eksploatacyjne, w tym skoki, zrzuty lub loty kontrolne, o których mowa w pkt 8.3 ppkt 4.
- 8.18.1.1. Próby, o których mowa w pkt 8.18.1, mogą być wykonywane jako:
 - 1) próby bezzałogowe – z wykorzystaniem odpowiedniego obciążenia przy próbie;
 - 2) próby załogowe – skoki spadochronowe lub inne próby wykonywane z wykorzystaniem sprzętu spadochronowego przez ludzi;
 - 3) próby naziemne;
 - 4) próby w powietrzu.
- 8.18.2. Próby w powietrzu przeprowadza się zgodnie z programem prób w powietrzu zawierającym, z uwzględnieniem specyfiki sprzętu spadochronowego, informacje niezbędne do bezpiecznego przeprowadzenia prób.
- 8.18.3. Program prób certyfikacyjnych i program prób w powietrzu zatwierdza Prezes Urzędu.
- 8.18.4. Przepisów pkt 8.18.2 i 8.18.3 nie stosuje się do wykonywanych z zachowaniem ustaleń niniejszych przepisów:
 - 1) skoków, zrzutów lub lotów kontrolnych, o których mowa w pkt 8.3 ppkt 4;
 - 2) bezzałogowych badawczo-rozwojowych prób w powietrzu;
 - 3) produkcyjnych prób w powietrzu;
 - 4) eksploatacyjnych prób w powietrzu;
 - 5) nie certyfikacyjnych prób naziemnych.
- 8.18.5. Personel prób w powietrzu, odpowiednio do rodzaju sprzętu spadochronowego oraz rodzaju prób, może składać się ze skoczków spadochronowych, pilotów posiadających licencje lub świadectwa kwalifikacji, właściwe dla rodzaju statków powietrznych oraz rodzaju prób.
- 8.18.6. Załogowe próby w powietrzu wykonuje upoważniony przez producenta skoczek spadochronowy lub w przypadku spadochronowych systemów ratowniczych upoważniony przez producenta skoczek spadochronowy, pilot doświadczalny lub odpowiednio do rodzaju sprzętu spadochronowego oraz rodzaju prób pilot lotni, parolotni lub motolotni.
- 8.18.7. W celu uzyskania oceny sprzętu spadochronowego do załogowych prób w powietrzu może zostać, za zgodą Prezesa Urzędu, dopuszczony również pilot posiadający odpowiednią praktykę lotniczą, nieposiadający uprawnień pilota doświadczalnego.

6. Oznaczenie sprzętu spadochronowego i certyfikatów

- 8.18.10. Wprowadza się następujący sposób oznaczenia sprzętu spadochronowego i wydawanych certyfikatów sprzętu spadochronowego. Oznaczenie składa się z czterech członów, oddzielonych kropkami zgodnie z wzorem:

00.000.000.a

gdzie:

- 1) 00. – pierwszy dwucyfrowy człon - określony numerami od 01 do 99 – oznacza rodzaj sprzętu spadochronowego:
 - a) sprzęt spadochronowy do wykonywania skoków – 01,
 - b) sprzęt spadochronowy do lotni i parolotni – 02,
 - c) sprzęt spadochronowy do pozostałych statków powietrznych – 03,
 - d) sprzęt spadochronowy inny, wyżej niesklasyfikowany – 04;
 - 2) 000. – drugi trzycyfrowy człon – określony numerami od 001 do 999 – oznacza producenta sprzętu spadochronowego;
 - 3) 000. – trzeci trzycyfrowy człon - określony numerami od 001 do 999 – oznacza zgłoszony przez danego producenta sprzęt spadochronowy;
 - 4) a – czwarty człon – określony literami od "a" do "z" – oznacza kolejne modernizacje sprzętu spadochronowego.
- 8.18.10.1. Producenta, który otrzymał certyfikat określony w pkt 9.1 ppkt 1, zgłosił do nadzoru produkcję poza zatwierdzonym producentem lub zgłosił certyfikację wyrobu, umieszcza się na prowadzonej przez Prezesa Urzędu liście zatwierdzonych lub niezatwierdzonych producentów i nadaje mu się numer w tej ewidencji.
- 8.18.10.2. Producent, o którym mowa w pkt 9.1 i 9.2, oznacza w sposób, o którym mowa w pkt 8.18.10, certyfikowany i niecertyfikowany sprzęt spadochronowy i jego części składowe wytworzone po dniu wejścia w życie niniejszych przepisów – niezależnie od stosowanych przez siebie sposobów oznaczania.
- 8.18.10.3. Dla importowanego typu sprzętu spadochronowego innego niż wymieniony w pkt 8.6, spełniającego warunki, o których mowa w pkt 8.7.2 lub 8.8.1, uzyskiwanie numeru ewidencyjnego nie jest obowiązkowe, jednak Prezes Urzędu, na wniosek zainteresowanego, może nadać numer ewidencyjny sprzętu spadochronowego, po:
- 1) dostarczeniu dokumentu potwierdzającego spełnienie odpowiedniego dla danego rodzaju sprzętu spadochronowego warunku określonego w pkt 8.7.2 lub pkt 8.8.1;
 - 2) dostarczeniu oświadczenia o sposobie wykonania konstrukcji, osiągnięciach, warunkach używania oraz ograniczeniach ustalonych, ze względu na bezpieczeństwo skoków, lotów lub użycia – Deklaracja Projektu i Możliwości Technicznych (DDP – Declaration of Design and Performance);
 - 3) dostarczeniu instrukcji odpowiedniej dla danego rodzaju sprzętu spadochronowego.
- 8.18.10.4. Dla importowanego typu sprzętu spadochronowego, o którym mowa w pkt 8.6, posiadającego certyfikat w rozumieniu pkt 8.13.1 ppkt 2 i 3 oraz pkt 8.13.2, uzyskiwanie numeru ewidencyjnego nie jest obowiązkowe, jednak Prezes Urzędu może ustalić zasady nadawania tego numeru. Numer jest wydawany na wniosek zainteresowanego bez wydawania certyfikatu uznania zdatności.

7. Minimalne wymagania techniczne dla konstrukcji spadochronów

- 8.19. Wymagania techniczne dla spadochronów określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.
- 8.19.1. Propozycję wymagań technicznych przedstawia wnioskujący.

- 8.19.2. Wymagania techniczne mogą zostać określone lub zmienione przez Prezesa Urzędu w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją lub praktyką badań wyrobów, a także w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi.
- 8.19.3. Kompletnie spadochrony oraz produkowane niezależnie czasy spadochronów, pokrowce, uprząże i systemy uprząż-pokrowiec oraz inne określone przez Prezesa Urzędu podzespoły spadochronów producent oznacza tabliczką znamionową.
- 8.19.4. Tabliczka znamionowa zawiera co najmniej:
- 1) informacje wymagane przez mające zastosowanie normy i wymagania techniczne, które dla sprzętu spadochronowego stosuje producent, lub
 - 2) poniższe informacje:
 - a) typ lub model podzespołu,
 - b) numer, o którym mowa w pkt. 8.18.10,
 - c) nazwę producenta,
 - d) numer fabryczny,
 - e) datę produkcji,
 - f) określenie podzespołu,
 - g) maksymalne obciążenie użytkowe,
 - h) maksymalną prędkość użycia,
 - i) numer certyfikatu jeżeli uzyskano dla podzespołu.
- 8.19.4.1. Brak tabliczki znamionowej na podzespołach spadochronu kwalifikuje je jako nie przeznaczone do lotów, skoków z pasażerem, lotów ucznia-pilota lub skoków ucznia-skoczka.

8. Instrukcja sprzętu spadochronowego

- 8.20. Za treść instrukcji sprzętu spadochronowego (podręcznika użytkownika) i jej aktualizacje odpowiada producent. Zalecaną zawartość i układ instrukcji określa odpowiednio norma EN 12491: 2003 i normy ją transponujące lub norma TS-106 wydana w styczniu 1989 r. przez Parachute Industry Association (PIA).
- 8.21. Zgodnie z zasadami określonymi w przepisach odrębnych wprowadzany na rynek polski importowany sprzęt spadochronowy powinien być wyposażony w instrukcję sprzętu spadochronowego przetłumaczoną na język polski.
- 8.22. Za zgodność z oryginałem tłumaczenia instrukcji, o której mowa w pkt 8.13.3 ppkt 2 i 8.21, odpowiada podmiot wprowadzający sprzęt do obrotu lub, jeżeli wynika to z umowy – osoba dokonująca tłumaczenia.

Rozdział 9

Produkcja i obsługa sprzętu spadochronowego

1. Zatwierdzone podmioty produkujące i obsługujące sprzęt spadochronowy

- 9.1. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa sprzętu spadochronowego może być prowadzona, z zastrzeżeniem pkt 9.2, 9.11.2, 9.13 i 9.13.2, odpowiednio przez podmioty:
- 1) którym Prezes Urzędu zgodnie z niniejszymi przepisami wydał:
 - a) zatwierdzenie dotyczące projektowania, produkcji i obsługi sprzętu spadochronowego lub
 - b) zatwierdzenie dotyczące obsługi sprzętu spadochronowego, lub
 - 2) posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych

- zwane odpowiednio "zatwierdzonymi producentami" lub "zatwierdzonymi podmiotami".
- 9.2. Pojedyncze egzemplarze sprzętu spadochronowego mogą być produkowane pod nadzorem Prezesa Urzędu przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci, zwane "niezatwierdzonymi producentami".
- 9.3. Podmiot ubiegający się o zatwierdzenie, o którym mowa w pkt 9.1 ppkt 1, składa do Prezesa Urzędu wniosek.
- 9.4. Wniosek, o którym mowa w pkt 9.3, zawiera następujące dane:
 - 1) oznaczenie podmiotu – imię i nazwisko lub nazwę;
 - 2) siedzibę;
 - 3) zakres działalności;
 - 4) miejsca wykonywania podstawowej działalności;
 - 5) podstawę prawną prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej zatwierdzeniu w innej formie;
 - 6) numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL) w zależności od rodzaju podmiotu, a dla podmiotu obcego – dokument równoważny;
 - 7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu - w przypadku producenta;
 - 8) miejsce przechowywania dokumentacji;
 - 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości.
- 9.4.1. Do wniosku, o którym mowa w pkt 9.3, dołącza się:
 - 1) informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych w szczególności podczas prób, odbioru sprzętu i kontroli jakości, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności;
 - 2) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięcioosobowym działalność podlegającą zatwierdzeniu:
 - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z zatwierdzaną działalnością,
 - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
 - c) dane osób odpowiedzialnych za zapewnienie kontroli jakości,
 - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
 - 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie zatwierdzanej działalności informacje dotyczące:
 - a) podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich podstawowych danych, charakterystyki oraz zakresu kooperacji,
 - b) sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów niebędących zatwierdzonymi producentami.
- 9.5. W ramach procesu zatwierdzania sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:
 - 1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej kwalifikacje mechanika, o których mowa w pkt 9.11 – umożliwiające wykonywanie w szczególności czynności kontroli jakości, odbioru produkcji i dopuszczania sprzętu;
 - 2) posiadanie wzorów dokumentacji, o którym mowa w pkt 9.19 ppkt 4;
 - 3) posiadanie instrukcji obsługiwanego sprzętu spadochronowego lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.
- 9.6. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli Prezes Urzędu wydaje odpowiednie zatwierdzenie.
- 9.7. Zatwierdzenie wydaje się na czas nieokreślony.

- 9.8. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 i 9.4.1, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia, pod rygorem utraty ważności zatwierdzenia.
- 9.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 ppkt 1-7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany zatwierdzenia.
- 9.10. Zatwierdzenie traci ważność w przypadku:
 - 1) zaprzestania działalności;
 - 2) rezygnacji z zatwierdzenia;
 - 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 9.8;
 - 4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania zatwierdzenia, stwierdzonego decyzją Prezesa Urzędu.

2. Zakres obsługi sprzętu spadochronowego

- 9.11. Dopuszczanie do skoków lub użycia, naprawa, obsługa techniczna spadochronów i ich podzespołów w pełnym zakresie oraz jej poświadczanie może być wykonywane w ramach podmiotu, który spełnił warunki określone w pkt 9.11.1, przez:
 - 1) mechaników spadochronowych lub
 - 2) mechaników poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego właściwych ze względu na przeznaczenie spadochronu innego przeznaczenia, lub
 - 3) osoby upoważnione przez Prezesa Urzędu.
- 9.11.1. Działalność, o której mowa w pkt 9.11, wymaga uzyskania zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 9.1. Przy uzyskaniu zatwierdzenia w przypadku podmiotów prowadzących działalność podlegającą zatwierdzeniu w składzie do trzech osób nie stosuje się przepisów pkt 9.4.1 ppkt 1 i 2.
- 9.11.2. Obsługa techniczna spadochronów wykonywana w zakresie ograniczonym do kompletacji, montażu, konserwacji, napraw niewymagających ingerencji w strukturę podzespołów, dopuszczania do skoków lub użycia, układania spadochronów oraz jej poświadczanie może być prowadzona poza zatwierdzonymi podmiotami, o których mowa w pkt 9.1 lub 9.11, przez:
 - 1) mechaników spadochronowych lub
 - 2) mechaników poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego właściwych ze względu na przeznaczenie spadochronu innego przeznaczenia, lub
 - 3) osoby upoważnione przez Prezesa Urzędu– w ramach podmiotu, który spełnił warunki określone w pkt 9.11.3.
- 9.11.3. Działalność, o której mowa w pkt 9.11.2, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu na piśmie nie później niż na 14 dni przed jej rozpoczęciem oraz posiadania wzorów, o których mowa w pkt 9.19 ppkt 4. Zgłoszenie zawiera dane wymienione w pkt 9.4, odpowiednio do planowanej działalności.
- 9.11.4. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia pod rygorem wykreślenia podmiotu z ewidencji prowadzonej przez Prezesa Urzędu.
- 9.11.5. Układanie spadochronu oraz inne czynności obsługowe sprzętu spadochronowego i ich poświadczanie w karcie sprzętu spadochronowego może być wykonane poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej także przez podmioty zagraniczne posiadające uprawnienia do tych czynności, wydane na podstawie przepisów krajów, w których te czynności są wykonywane.
- 9.12. W podmiotach, o których mowa w pkt 9.1, 9.11 i 9.11.2, prace obsługowe, naprawy i prace związane z produkcją mogą być wykonywane jedynie pod nadzorem osób, o których mowa w pkt 9.11 i 9.11.2.
- 9.12.1. Obsługę techniczną sprzętu spadochronowego wykonuje się zgodnie z instrukcją obsługi oraz opublikowanymi zaleceniami producenta.

- 9.13. Poza podmiotem wymienionym w pkt 9.1, 9.11 i 9.11.2 obsługa techniczna spadochronu osobowego w zakresie określonym w pkt 9.13.1 może być wykonywana przez skoczka spadochronowego, mechanika spadochronowego lub osobę, o której mowa w pkt 9.14.
- 9.13.1. Zakres obsługi, o której mowa w pkt 9.13, obejmuje:
- 1) wietrzenie;
 - 2) wymianę uszkodzonych części czaszy głównej oraz systemu uprząż-pokrowiec niewymagającą ingerencji w strukturę podzespołów;
 - 3) podczepienie czaszy głównej do systemu uprząż-pokrowiec;
 - 4) ocenę stanu technicznego systemu uprząż-pokrowiec oraz czaszy głównej spadochronu przed ułożeniem do skoku;
 - 5) układanie do skoku czaszy głównej.
- 9.13.2. Poza podmiotem wymienionym w pkt 9.1, 9.11 i 9.11.2 obsługa techniczna spadochronu innego przeznaczenia, o którym mowa w pkt.8.1.2, może być wykonywana w zakresie niewymagającym ingerencji w strukturę podzespołów oraz na własne potrzeby przez osobę używającą spadochronu, jeżeli instrukcja danego spadochronu nie stanowi inaczej.
- 9.14. Obsługa techniczna w zakresie układania czasz głównych spadochronów osobowych dla innych osób może być wykonywana przez mechanika spadochronowego lub osobę, która ukończyła 18 rok życia i jest skoczkiem spadochronowym lub odbyła odpowiednie przeszkolenie w podmiocie szkolącym zgodnie z programem specjalistycznym

3. Poświadczenie obsługi

- 9.15. Poświadczeniem obsługi spadochronu głównego w zakresie wymienionym w pkt 9.13.1 oraz posiadania karty sprzętu z dopuszczeniem do skoku, o których mowa w pkt 8.4, dla spadochronu głównego i zapasowego, i ważnym ułożeniem spadochronu zapasowego, o którym mowa w pkt 9.17, jest ubranie się skoczka spadochronowego w ten komplet spadochronowy w celu wykonania skoku. Poświadczenie nie wymaga kontroli ze strony organizatora.
- 9.15.1. Przepisu pkt 9.15 nie stosuje się do ucznia-skoczka.
- 9.16. W przypadku odpłatnego udostępniania przez podmiot ułożonych spadochronów osobowych oraz organizowania skoków uczniów-skoczków jest wymagane prowadzenie dokumentacji, z której jednoznacznie wynika ułożenie czaszy głównej do skoku przez uprawnione osoby.
- 9.17. Poświadczenie ułożenia do skoku lub użycia spadochronu zapasowego, ratowniczego i innego przeznaczenia z wyłączeniem spadochronów, o których mowa w pkt 8.1.2 i 8.1.3, następuje poprzez wpisy do karty sprzętu spadochronowego oraz zaplombowanie. Plomba zawiera oznaczenie terminu ważności ułożenia i identyfikator układającego.

4. Ewidencja podmiotów i osób obsługujących lub produkujących sprzęt spadochronowy

- 9.18. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów i osób, o których mowa w pkt 9.1, 9.11 i 9.11.2.
- 9.18.1. Ewidencję, o której mowa w pkt 9.18, udostępnia się w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz w delegaturach terenowych.
- 9.18.2 Nie wymaga zgłoszenia i wpisania do ewidencji działalność w zakresie obsługi technicznej spadochronowych systemów ratowniczych zamontowanych na ultralekkich statkach powietrznych lub na statkach powietrznych podlegających




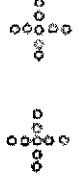


wpisowi do rejestru cywilnych statków powietrznych, z zachowaniem następujących warunków:

- 1) spadochrony podlegają ocenie zdatności w procesie wydania pozwolenia na wykonywanie lotów lub świadectwa zdatności do lotu dla statku powietrznego;
 - 2) poświadczenie obsługi jest wystawiane w książce płatowca lub na druku poświadczenia obsługi zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi tych statków powietrznych i nie jest wymagane wystawianie odrębnej karty sprzętu spadochronowego oraz dopuszczenia do użycia.
- 9.19. Osoby, o których mowa w pkt 9.11 i 9.11.2, są obowiązane odpowiednio do:
- 1) prowadzenia wykazu sprzętu dopuszczonego do skoków, lub użycia i wykonanych oraz nadzorowanych czynności obsługowych, w którym zamieszcza się co najmniej:
 - a) typ podzespołu,
 - b) nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) numer i rodzaj certyfikatu podzespołu,
 - f) datę dopuszczenia do skoków lub użycia i numer kolejny w wykazie,
 - g) termin ważności dopuszczenia,
 - h) zakres wykonanych czynności obsługowych,
 - i) dane kontaktowe podmiotu zgłaszającego;
 - 2) przechowywania protokołów z wykonanych czynności obsługowych oraz dokumentów źródłowych będących podstawą dopuszczenia sprzętu spadochronowego;
 - 3) posiadania opracowanych: sposobów prowadzenia wykazów, wzorów protokołów, kart sprzętu spadochronowego oraz pieczęci używanych do poświadczeń, które zawierają co najmniej imię i nazwisko osoby dopuszczającej lub poświadczającej obsługę spadochronu oraz numer wpisu podmiotu do ewidencji.
- 9.19.1. Podmioty, o których mowa w pkt 9.1, 9.11 i 9.11.2, w przypadku zaprzestania działalności, o której mowa w pkt 9.1, 9.11 lub 9.11.2, niezwłocznie przekazują wykaz, obejmujący okres ostatnich 36 miesięcy, Prezesowi Urzędu,
- 9.19.2. W przypadku prowadzenia działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami Prezes Urzędu może ograniczyć zakres wykonywanej przez podmiot 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 prowadzonej ewidencji.

Rozdział 10

Sygnaly stosowane podczas skoków spadochronowych lub zrzutów

- 10.1. Sygnaly stosowane podczas skoków spadochronowych i zrzutów określa tabela

| Sygnał | | Znaczenie sygnału |
|--|--|---|
| w dzień | w nocy | |
|  |  | Na lotnisku odbywają się skoki spadochronowe. |
|  |  | Zabrania się lądować oraz zabrania się zrzucić skoczków. <u>Uwaga.</u> Statek powietrzny, z którego zrzucił się skoczek, musi przejść na drugi krąg i wykonać ponowny salot do zrzutu. |
|  |  | Nakaz lądowania ze skoczkiem lub skoczkami na pokładzie. |

- 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.

ULTRALEKKIE STATKI POWIETRZNE

Warunki i wymagania dotyczące używania ultralekkich statków powietrznych

Spis treści

Rozdział 1 Zastosowanie

Rozdział 2 Określenia

Rozdział 3 Zasady eksploatacji ultralekkich statków powietrznych

Rozdział 4 Organizacja lotów

Rozdział 5 Wykonywanie lotów i postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych

Rozdział 6 Odpowiedzialność

Rozdział 7 Dopuszczenie sprzętu do lotów

Rozdział 8 Wymagania techniczne dla ultralekkich statków powietrznych

1. Wymagania ogólne
2. Oznakowanie i napisy
3. Instrukcja obsługi technicznej
4. Instrukcja użytkownika w locie

Rozdział 9 Zatwierdzone podmioty projektujące, produkujące i obsługujące ultralekkie statki powietrzne

Rozdział 10 Obsługa techniczna sprzętu

Rozdział 11 Wzór książki ultralekkiego statku powietrznego

Rozdział 1

Zastosowanie

- 1.1. Przepisy niniejszego załącznika określają zasady dopuszczenia do lotu i sposób użytkowania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ultralekkich statków powietrznych.
- 1.2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot, na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, z obowiązku spełnienia niektórych wymagań przepisów niniejszego załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

2.1. Użyte w przepisach określenia oznaczają:

- 1) arkusz spełnienia wymagań technicznych – opracowany przez wnioskującego dokument zbiorczy wykazujący spełnienie wymagań technicznych, podający sposób spełnienia i środki spełnienia;
- 2) arkusz danych technicznych – dokument związany ze świadectwem spełnienia wymagań technicznych zawierający: bazę, opis, warunki użytkowania oraz ograniczenia dla statku powietrznego;
- 3) dowódca statku powietrznego – pilota, który podjął się pilotowania statku powietrznego i ponosi odpowiedzialność za bezpieczne wykonanie lotu;
- 4) eksploatacja ultralekkiego statku powietrznego – całość działań organizacyjnych i

- technicznych, których celem jest używanie statku powietrznego zgodnie z przeznaczeniem;
- 5) IMC – warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów - wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, mniejsze niż minima warunków meteorologicznych ustalonych dla lotów z widocznością;
 - 6) instrukcja użytkowania w locie – zatwierdzony przez Prezesa Urzędu lub uprawniony organ w innym państwie zbiór instrukcji i informacji, zawierający ograniczenia, w zakresie których statek powietrzny uznano za zdolny do lotu, oraz instrukcje i informacje niezbędne dla członków załogi lotniczej dla bezpiecznego użytkowania tego statku;
 - 7) instrukcja obsługi technicznej – zatwierdzony przez Prezesa Urzędu lub uprawniony organ w innym państwie zbiór instrukcji i informacji w języku polskim, niezbędnych do utrzymania ultralekkiego statku powietrznego w stanie zdolności do lotu;
 - 8) kierownik startu ultralekkich statków powietrznych – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji oraz uprawnienia instruktorskie lub inny równoważny dokument, odpowiedzialną za zgodne z przepisami, bezpieczne przygotowanie i prowadzenie lotów;
 - 9) kwalifikowanie ultralekkich statków powietrznych – czynności sprawdzające związane z wydaniem świadectwa spełnienia wymagań technicznych oraz pozwolenia na wykonywanie lotów;
 - 10) mechanik ultralekkiego statku powietrznego – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi ultralekkiego statku powietrznego;
 - 11) mechanik obsługi i poświadczenia – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi ultralekkiego statku powietrznego licencję mechanika lotniczego obsługi technicznej lub licencje mechanika Part-66;
 - 12) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na ultralekkich statkach powietrznych dla innych osób;
 - 13) pilot ultralekkiego statku powietrznego – osobę posiadającą odpowiedniej kategorii świadectwo kwalifikacji albo licencję pilota dla danej kategorii statku powietrznego w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy, do której posiada uprawnienia;
 - 14) pozwolenie na wykonywanie lotów – wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający dopuszczenie danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego do użytkowania w powietrzu w określonym terminie;
 - 15) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
 - 16) ultralekki statek powietrzny – statek powietrzny w rozumieniu rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 139, poz. 1333 oraz z 2007 r. Nr 89, poz. 592) spełniający następujące warunki:
 - a) samolot ultralekki – statek powietrzny posiadający nieruchome powierzchnie nośne, sterowany aerodynamicznie w trzech stopniach swobody przez wychylenie 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:
 - 300 kg – dla samolotu lądowego jednomiejscowego,

- 315 kg – dla jednomiejscowego samolotu lądowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatuca,
 - 450 kg – dla samolotu lądowego dwumiejscowego,
 - 472,5 kg dla dwumiejscowego samolotu lądowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatuca,
 - 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),
 - 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),
- b) szybowiec ultralekki – ultralekki statek powietrzny posiadający nieruchome powierzchnie nośne, sterowany aerodynamicznie w trzech stopniach swobody, nieposiadający zespołu napędowego, którego masa własna nie przekracza:
- 80 kg – dla szybowców jednomiejscowych,
 - 100 kg – dla szybowców dwumiejscowych, w tym szybowce przeznaczone do startu z nóg pilota,
- c) wiatrakowiec ultralekki – statek powietrzny będący 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,
- d) śmigłowiec ultralekki – statek powietrzny będący wiroplątem, który siłę nośną uzyskuje z systemu wirnika nośnego napędzanego co najmniej jednym zespołem napędowym i którego maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza:
- 300 kg – dla śmigłowców jednomiejscowych lądowych.
 - 330 kg – dla śmigłowców jednomiejscowych startujących z wody
 - 450 kg – dla dwumiejscowego śmigłowca lądowego
 - 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),
- 17) ultralekki statek powietrzny budowany amatorsko – statek powietrzny spełniający kryteria, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia;
- 18) świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego – wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający kwalifikacje pilota ultralekkiego statku powietrznego;
- 19) świadectwo spełnienia wymagań technicznych – wydany przez Prezesa Urzędu po zakończeniu kwalifikowania dokument potwierdzający spełnienie technicznych wymagań budowy danego wzorca typu ultralekkiego statku powietrznego;
- 20) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego;
- 21) wysokość bezwzględna – odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od średniego poziomu morza;
- 22) wysokość względna – odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od określonego poziomu odniesienia;
- 23) VFR – przepisy wykonywania lotów z widocznością;
- 24) VMC – warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością, wyrażone widzialnością,

- odległością od chmur i pułapem chmur, równe lub większe od ustalonych minimów;
- 25) załącznik – niniejszy załącznik;
 - 26) przegląd zasadniczy – szczegółowy przegląd techniczny statku powietrznego wykonany przez mechanika obsługi i poświadczenia w celu stwierdzenia zdatności do lotu statku powietrznego w zakresie określonym w instrukcji obsługi technicznej.
 - 27) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w § 38 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia.....2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. ...).

Rozdział 3

Zasady eksploatacji ultralekkich statków powietrznych

- 3.1. Zasady eksploatacji ultralekkich statków powietrznych określa niniejszy załącznik, z zastrzeżeniem, że dla podmiotów świadczących usługi lotnicze zasady te określa także instrukcja operacyjna określająca bezpieczny sposób prowadzenia działalności, zwana dalej "instrukcją".
- 3.2 Podmiot świadczący usługi lotnicze zgłasza działalność Prezesowi Urzędu oraz przedkłada, w szczególności:
 - a) nazwę podmiotu,
 - b) adres korespondencyjny,
 - c) numer identyfikacji podatkowej NIP,
 - d) numer KRS, o ile dotyczy,
 - e) rodzaj prowadzonej działalności,
 - f) dane dotyczące użytkowanych statków powietrznych,
 - g) obszar działalności-- wraz z deklaracją o obowiązku aktualizacji danych, o których mowa w lit. a-g.
- 3.3 Wymagania zawarte w załączniku 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:
 - a) instrukcję opracowuje podmiot,
 - b) Prezes Urzędu nie zatwierdza instrukcji,
 - c) na żądanie Prezesa Urzędu podmiot przedstawia instrukcję do wglądu,
 - d) instrukcja jest uzupełniana i zmieniana w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności,
 - e) zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu, o której mowa w rozdziale 8 załącznika 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych, nie wymaga zatwierdzenia Prezesa Urzędu,
 - f) nie jest wymagane opracowanie programu obsługi technicznej, o którym mowa w rozdziale 8.2.2.
- 3.4. Osoba używająca ultralekkiego statku powietrznego:
 - 1) używa ultralekkiego statku powietrznego zgodnie z jego instrukcją użytkowania w locie, a w szczególności przestrzega wynikających z tej instrukcji ograniczeń;
 - 2) stosuje się do zasad określonych przez organizatora;
 - 3) używa do lotu ultralekkiego statku powietrznego w wymaganym stanie technicznym.
- 3.6. Egzemplarz ultralekkiego statku powietrznego mający obce pozwolenie na wykonywanie lotów, świadectwo techniczne lub inny uznany dokument może zostać wpisany do

ewidencji, o której mowa w załączniku nr 7 do rozporządzenia, jeżeli świadectwo techniczne lub inny dokument wystawiony przez właściwe władze obcego państwa zostanie uznany przez Prezesa Urzędu za równorzędny.

- 3.7. Do wykonywania lotów, w ramach których świadczone są usługi lotnicze, jest uprawniony pilot ultralekkiego statku powietrznego, który:
- a) posiada ważne uprawnienie instruktorskie lub co najmniej 100 godzin nalotu jako pilot – dowódca na statkach powietrznych tej kategorii, na której będzie wykonywana usługa lotnicza,
 - b) odbył przeszkolenie w podmiocie szkolącym zgodnie z programem specjalistyczny potwierdzone wpisem do osobistej dokumentacji praktyki lotniczej, jeżeli odbycie takiego szkolenia jest niezbędne dla uzyskania kwalifikacji i umiejętności ze względu na charakter świadczonych usług.
 - c) 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.

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 ultralekkich statków powietrznych, jeżeli uzna to za uzasadnione.

4.1.3. Kierownikiem startu w czasie trwania lotów samodzielnych ucznia-pilota może zostać jedynie instruktor nadzorujący jego szkolenie.

4.2. Jeżeli loty ultralekkich statków powietrznych mają być wykonywane w miejscu zorganizowanych lotów innych statków powietrznych, organizator lotów na ultralekkich statkach powietrznych uzgadnia zasady wykonywania lotów z organizatorami innych lotów.

Rozdział 5

Wykonywanie lotów i postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych

5.1. Lotów na ultralekkich statkach powietrznych nie wolno wykonywać:

- 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 (1.000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 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 150 m (450 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań;
- 3) na wysokościach powyżej 3.000 m (10.000 ft), jeżeli ultralekki statek powietrzny nie jest wyposażony 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. Na wniosek, na postawie odrębnego postępowania, przepisu pkt 5.1 ppkt 1 nie stosuje się do ultralekkich statków powietrznych 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 w przestrzeniach kontrolowanych przez ultralekkie statki powietrzne 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 ultralekkiego statku powietrznego jego pilot posiada przy sobie dokument poświadczający posiadane kwalifikacje uprawniający do pilotowania odpowiedniego ultralekkiego statku powietrznego, książkę ultralekkiego statku powietrznego, odpowiedniej klasy orzeczenie lotniczo-lekarskie, świadectwo operatora urządzeń radiowych, jeżeli pilot prowadzi korespondencję z wykorzystaniem urządzenia radiowego oraz dowód ubezpieczenia OC. Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty te mogą znajdować się na ziemi w miejscu startu i lądowania.
- 5.4.1. Lot może być podjęty, jeżeli:
- 1) pilot zapoznał się z instrukcją użytkowania w locie ultralekkiego statku powietrznego;
 - 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 statku powietrznego osobiście i bezpośrednio przed zajęciem miejsca w kabinie wykonał przegląd przedlotowy – ocenę ogólnego stanu technicznego ultralekkiego statku powietrznego.
- 5.4.2. Loty więcej niż jednego ultralekkiego statku powietrznego 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 ustalonym przez organizatora.
- 5.4.3. W przypadku holowania przez ultralekki statek powietrzny innego statku powietrznego oba statki są wyposażone w środki łączności radiowej oraz urządzenia zwalniające linię holowniczą.
- 5.4.4. W przypadku holowania transparentu lub banneru ultralekki statek powietrzny wykonujący 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 Prezesem Urzędu.
- 5.5. Pilot ultralekkiego statku powietrznego jest obowiązany do zachowania czujności w locie niezbędnej 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 po obniżeniu się warunków atmosferycznych poniżej VMC 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 ultralekkiego statku powietrznego:
- 1) sprawdza czas i pozostałą ilość paliwa;

- 2) wykonuje dalszy lot z prędkością ekonomiczną, określoną w instrukcji użytkowania w locie;
 - 3) w miarę możliwości nawiązuje łączność ze służbą ruchu lotniczego i poinformować o zaistniałej sytuacji oraz stosować się do przekazanych przez nią informacji;
 - 4) w przypadku braku łączności 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;
 - 5) w przypadku niewznowienia orientacji wykonuje lądowanie zapobiegawcze.
- 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 instrukcją użytkowania w locie danego ultralekkiego statku powietrznego oraz instrukcją sprzętu spadochronowego, jeżeli stanowi wyposażenie statku.
- 5.10. W przypadku znanych lub przypuszczalnych usterek ultralekkiego statku powietrznego, pilot niezwłocznie po zakończeniu lotu zawiadomia o nich właściciela statku.
- 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 ultralekkiego statku powietrznego w locie samodzielnym podejmuje wszystkie decyzje związane z lotem i odpowiada za wszystkie następstwa z tego wynikłe.
- 6.2. W przypadku załogi dwuosobowej odpowiedzialność spoczywa na dowódcy ultralekkiego statku powietrznego.
- 6.3. Instruktor jest odpowiedzialny za zgodne z programem szkolenia przygotowanie i dopuszczenie ucznia- pilota do lotów samodzielnych.
- 6.4. Za zgodność ze stanem faktycznym zapisów zamieszczonych w deklaracji zgodności ze świadectwem spełnienia wymagań technicznych lub zagranicznym dokumentem równoważnym jest odpowiedzialny producent ultralekkiego statku powietrznego.
- 6.5. Za zgodność zapisów zamieszczonych w deklaracji zgodności z egzemplarzem wpisanym na listę typów zakwalifikowanych jest odpowiedzialny właściciel wpisu na listę typów zakwalifikowanych.

Rozdział 7

Dopuszczenie sprzętu do lotów

- 7.1. Do lotu może być użyty wyłącznie ultralekki statek powietrzny, który:
 - 1) jest sprawny technicznie;
 - 2) posiada ważne pozwolenie na wykonywanie lotów potwierdzające dopuszczenie danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego do użytkowania w powietrzu wraz z określeniem terminu jego ważności, lub
 - 3) posiada ważne pozwolenie na wykonywanie prób w locie – w przypadku prób w locie;
 - 4) posiada ważne dokumenty potwierdzające zdatność do lotów wydane zgodnie z przepisami państwa rejestracji w przypadku ultralekkiego statku powietrznego wpisanego do obcego rejestru statków powietrznych i oznaczonego właściwymi znakami rozpoznawczymi tego państwa.

7.2. Pozwolenia na wykonywanie lotów wydaje się na okres nie dłuższy niż:

- 1) 24 miesiące – dla nowych ultralekkich statków powietrznych produkowanych przez zatwierdzonych producentów;
- 2) 12 miesięcy – dla pozostałych ultralekkich statków powietrznych.

7.3. Pozwolenie na wykonywanie lotów Prezes Urzędu wydaje dla ultralekkiego statku powietrznego, który posiada:

- 1) odpowiedni dokument potwierdzający spełnienie wymagań technicznych:
 - a) deklarację zgodności z wydanym świadectwem spełnienia wymagań technicznych albo,
 - b) deklarację zgodności z egzemplarzem wpisanym na listę typów zakwalifikowanych, albo
 - c) deklarację zgodności z certyfikatem typu lub dokumentem równoważnym - dla konstrukcji zagranicznej, albo
 - d) zakończony pozytywnie proces budowy pod nadzorem wraz z uznanym sprawozdaniem z prób naziemnych i w locie – dla statków powietrznych budowanych amatorsko;
 - e) zakończony pozytywnie proces uznania zdatności, w przypadku ultralekkich statków powietrznych przerejestrowywanych z zagranicznego rejestru, lub innej kategorii statku powietrznego.
- 2) książkę ultralekkiego statku powietrznego;
 - 3) instrukcję użytkowania w locie i obsługi technicznej ultralekkiego statku powietrznego lub ich zatwierdzone przez Prezesa Urzędu wzorce dla egzemplarzy zgodnych z egzemplarzem wpisanym na listę typów zakwalifikowanych;
 - 4) dowód własności;
 - 5) wpis do ewidencji statków powietrznych oraz zgodne z nim znaki rozpoznawcze naniesione trwale i czytelnie na zewnętrznych powierzchniach ultralekkiego statku powietrznego w sposób umożliwiający jego identyfikację;
 - 6) napisy i oznaczenia zgodne z instrukcją użytkowania w locie.

7.3.1. Pozwolenie na wykonywanie lotów wpisuje się w książkę ultralekkiego statku powietrznego. Drugi egzemplarz dołącza się do akt sprawy.

7.3.2. Deklaracja zgodności z uzyskanym świadectwem spełnienia wymagań technicznych lub certyfikatem typu stanowi oświadczenie wytwórcy, że dany egzemplarz ultralekkiego statku powietrznego został wyprodukowany zgodnie z typem, dla którego wydano świadectwo spełnienia wymagań technicznych, certyfikat typu lub dokument równoważny.

7.3.2.1 Deklaracja zgodności z egzemplarzem wpisanym na listę typów zakwalifikowanych stanowi oświadczenie właściciela wpisu na listę typów zakwalifikowanych, że dany egzemplarz ultralekkiego statku powietrznego i jego instrukcje są takie same jak w egzemplarzu wpisanym na listę typów zakwalifikowanych.

7.3.3. Książka ultralekkiego statku powietrznego jest dokumentem zawierającym pozwolenie na wykonywanie lotów i jego przedłużenia, dane identyfikujące ultralekki statek powietrzny i jego podzespoły oraz dane dotyczące przebiegu użytkowania. Do wpisywania danych i informacji do książki ultralekkiego statku powietrznego poza Prezesem Urzędu są upoważnieni:

- 1) producent albo importer;
- 2) właściciel lub użytkownik;
- 3) dokonujący napraw lub modyfikacji;

7.3.4. Wzór książki ultralekkiego statku powietrznego określa rozdział 11.

7.3.5. Instrukcję użytkowania w locie i obsługi technicznej ultralekkiego statku powietrznego zatwierdza Prezes Urzędu.

7.3.5.1. Instrukcja użytkowania w locie i obsługi technicznej ultralekkiego statku powietrznego

zatwierdzona przez uprawniony organ w innym państwie wymaga uznania przez Prezesa Urzędu.

- 7.3.5.2 Prezes Urzędu uznaje instrukcje, o których mowa w pkt. 7.3.5.1, pod warunkiem, że spełniają wymagania pkt 8.3.1 oraz pkt 8.4.3.
- 7.4. Do przedłużania lub wznawiania ważności pozwolenia na wykonywanie lotów jest uprawniony mechanik ultralekkiego statku powietrznego działający w zatwierdzonym podmiocie lub osoba upoważniona przez Prezesa Urzędu.
- 7.4.1 Wznowienie ważności pozwolenia może nastąpić nie później niż w okresie 3 miesięcy od dnia wygaśnięcia jego ważności.
- 7.5. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów przedłuża się, na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy, po stwierdzeniu sprawności technicznej ultralekkiego statku powietrznego przez: przegląd zasadniczy, sprawdzenie aktualności dokumentów i wykonanie przez pilota ultralekkiego statku powietrznego lotu kontrolnego.
- 7.6. Budowę amatorskiego ultralekkiego statku powietrznego prowadzi się pod nadzorem Prezesa Urzędu w oparciu o założony przez wnioskującego dziennik budowy.
- 7.6.1. Wniosek o objęcie nadzorem składa się przed rozpoczęciem budowy.
- 7.6.2. Do dziennika budowy dołącza się następujące dokumenty:
- a) opis projektu i informację na temat dokumentacji konstrukcyjnej i przyjętych wymagań budowy,
 - b) informacje dotyczące obliczeń lub oceny charakterystyk masowych, aerodynamicznych, stateczności i sterowności oraz wytrzymałości konstrukcji,
 - c) protokół z ważenia i wyważania,
 - d) protokół niwelacji,
 - e) program prób naziemnych i w locie,
 - f) sprawozdanie z prób naziemnych i w locie,
 - g) oświadczenie właściciela, że zbudowany amatorsko statek powietrzny nie posiada cech i charakterystyk, które czyniłyby go niebezpiecznym przy zamierzonym użytkowaniu.
- 7.6.3 Dla wydania przez Prezesa Urzędu pozwolenia na wykonywanie lotów dla konstrukcji amatorskiej jest wymagane posiadanie następującej dokumentacji:
- a) książka ultralekkiego statku powietrznego,
 - b) instrukcja użytkowania w locie,
 - c) instrukcja obsługi technicznej,
 - d) program lotów próbnych kontrolnych.
- 7.6.4. Próby w locie związane z budową amatorskiego ultralekkiego statku powietrznego wykonuje pilot doświadczalny.
- 7.6.3. Próby w locie związane z przedłużeniem ważności pozwolenia na wykonywania lotu może wykonywać także pilot posiadający minimum 200 godzin nalotu jako dowódca na odpowiedniej kategorii statku powietrznego.
- 7.7. Kwalifikowanie typu ultralekkiego statku powietrznego do wydania świadectwa spełnienia wymagań technicznych i wpisania na listę typów zakwalifikowanych prowadzi Prezes Urzędu.
- 7.8. Kwalifikowanie prowadzi się na pisemny wniosek złożony przez zainteresowany podmiot, najpóźniej przed rozpoczęciem budowy prototypu.
- 7.9. Podstawą prowadzenia kwalifikowania lub budowy pod nadzorem są następujące dokumenty:
- 1) arkusz spełnienia wymagań technicznych dla ultralekkich statków powietrznych;
 - 2) sprawozdanie z prób naziemnych ultralekkiego statku powietrznego;
 - 3) sprawozdanie z prób w locie ultralekkiego statku powietrznego.
- 7.10. Arkusz spełnienia wymagań technicznych wystawia wnioskodawca na podstawie:

- 1) dokumentacji konstrukcyjnej, według której został zbudowany prototyp ultralekkiego statku powietrznego;
- 2) obliczeń lub oceny charakterystyk masowych ultralekkiego statku powietrznego;
- 3) obliczeń lub oceny charakterystyk aerodynamicznych, stateczności i sterowności ultralekkiego statku powietrznego;
- 4) obliczeń obciążeń zewnętrznych ultralekkiego statku powietrznego zgodnie z wymaganiami technicznymi odpowiednimi dla danego rodzaju statku;
- 5) obliczeń wytrzymałościowych konstrukcji;
- 6) sprawozdań z prób wytrzymałościowych konstrukcji;
- 7) sprawozdania z prób naziemnych i w locie;
- 8) dziennika budowy lub dokumentów kontroli technicznej, a dla zagranicznych ultralekkich statków powietrznych - certyfikatu typu lub równoważnego dokumentu;
- 9) protokołu niwelacji ultralekkiego statku powietrznego;
- 10) protokołu ważenia i wyważenia ultralekkiego statku powietrznego;
- 11) dokumentu potwierdzającego zgodność wyprodukowanego egzemplarza z dokumentacją typu (wzorca) – dla podzespołów o strukturach zamkniętych wchodzących w skład zestawów montażowych;
- 12) oświadczenia potwierdzającego zgodność wyprodukowanego egzemplarza z dokumentacją konstrukcyjną.

7.11. Zakres koniecznych dokumentów, spośród wymienionych w punkcie 7.10, w zależności od warunków budowy lub pochodzenia statku powietrznego określa tabela nr 1.

Tabela nr 1

| Podkategoria budowy | Warunki budowy ultralekkiego statku powietrznego, lub pochodzenie | Wymagane dokumenty określone w 7.10 |
|---------------------|---|-------------------------------------|
| U1 | Budowane według nowego projektu | ppkt 1-10 |
| U2 | Budowane według dokumentacji, która była już podstawą do budowy ultralekkiego statku powietrznego, typu który został dopuszczony do użytkowania | ppkt 1, 3, 10,12 |
| U3 | Budowane z zestawów dla typu, który został dopuszczony do użytkowania | ppkt 1, 7-12 |

7.11.1. W przypadku prowadzenia budowy w sposób inny niż określony w tabeli nr 1 Prezes Urzędu określa, na wniosek zainteresowanego podmiotu, zakres koniecznych dokumentów.

7.12. Do prób w locie może być dopuszczony ultralekki statek powietrzny posiadający:

- 1) dokumenty wymienione w pkt 7.9 ppkt 1 i 2
- 2) tymczasową instrukcję użytkowania i obsługi technicznej;
- 3) zatwierdzony przez Prezesa Urzędu program prób w locie;
- 4) świadectwo oględzin – pozwolenie na wykonywanie prób w locie stwierdzające zdadność statku powietrznego do prób w locie.

7.13. Próby w locie dzieli się na:

- 1) badawczo-rozwojowe – próby wykonywane dla lotniczych celów badawczych i rozwojowych w celu stwierdzenia spełnienia przez prototyp ultralekkiego statku powietrznego, podzespołu lub części składowej odpowiednich konstrukcyjnych założeń projektu;
- 2) certyfikacyjne – dla nowego typu statku powietrznego lub modyfikowanego ultralekkiego statku powietrznego oraz nowych podzespołów;

- 3) produkcyjne – dla ultralekkich statków powietrznych, dla typów których Prezes Urzędu wydał świadectwo spełnienia wymagań technicznych;
 - 4) kontrolne – próby wykonywane w celu sprawdzenia ultralekkiego statku powietrznego w czasie jego eksploatacji.
- 7.14. Próby w locie, o których mowa w pkt 7.13, wykonuje pilot doświadczalny.
- 7.15. Próby w locie, o których mowa w pkt 7.13 ppkt 3 i 4, może wykonywać także pilot posiadający minimum 200 godzin nalotu na ultralekkich statkach powietrznych jako dowódca.
- 7.16. Sprawozdanie z prób w locie zakończone pozytywnym wynikiem zamyka proces kwalifikowania lub budowy pod nadzorem.
- 7.17. Wnioskodawca przedstawia Prezesowi Urzędu do uzgodnienia arkusz danych technicznych zawierający krótki opis, podstawowe dane i ograniczenia ultralekkiego statku powietrznego.
- 7.18. Potwierdzeniem zakwalifikowania typu ultralekkiego statku powietrznego jest wydanie przez Prezesa Urzędu świadectwa spełnienia wymagań technicznych wraz z arkuszem danych technicznych, wpisanie ultralekkiego statku powietrznego na listę typów zakwalifikowanych oraz wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów.
- 7.19.1 Potwierdzeniem zakończenia procesu budowy pod nadzorem jest wydanie przez Prezesa Urzędu pozwolenia na wykonywanie lotów dla zbudowanego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego.
- 7.20. Prezes Urzędu uznaje wydany przez organ nadzoru lotniczego innego kraju certyfikat typu lub dokument równoważny, na wniosek zainteresowanego podmiotu, po:
- 1) przedstawieniu:
 - a) tego dokumentu wraz z arkuszem danych technicznych,
 - b) potwierdzenia zgodności danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego z dokumentacją typu,
 - c) protokołu ważenia i wyważenia,
 - d) specyfikacji konstrukcyjnej głównych podzespołów ultralekkiego statku powietrznego,
 - e) instrukcji użytkowania w locie i instrukcji obsługi technicznej, sporządzonych w języku polskim;
 - 2) wykonaniu przeglądu zasadniczego ultralekkiego statku powietrznego i lotu kontrolnego.
- 7.20.1. Kwalifikowanie ultralekkiego statku powietrznego posiadającego zagraniczny certyfikat typu do wpisania na listę typów zakwalifikowanych prowadzi się na pisemny wniosek złożony przez zainteresowany podmiot.
- 7.20.2. Podstawą prowadzenia kwalifikowania do wpisania na listę typów zakwalifikowanych ultralekkiego statku powietrznego posiadającego zagraniczny certyfikat typu są następujące dokumenty:
- 1) wpis do polskiej ewidencji wpisywanego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego;
 - 2) certyfikat typu wraz z arkuszem danych technicznych;
 - 3) deklaracja zgodności egzemplarza z uzyskanym certyfikatem typu;
 - 4) protokół ważenia;
 - 5) zatwierdzone przez Prezesa Urzędu wzorce polskich instrukcji użytkowania w locie i instrukcji obsługi technicznej;
 - 6) zatwierdzony przez Prezesa Urzędu wzorec polskiego programu lotów próbnych kontrolnych;
 - 7) przygotowanie przez wnioskującego arkusza danych technicznych do listy typów zakwalifikowanych według wzorca obowiązującego do listy typów zakwalifikowanych.

- 7.20.3. Potwierdzeniem zakwalifikowania typu ultralekkiego statku powietrznego posiadającego zagraniczny certyfikat typu, do wpisania na listę typów zakwalifikowanych jest wpisanie przez Prezesa Urzędu, ultralekkiego statku powietrznego na listę typów zakwalifikowanych i zatwierdzenie wzorców instrukcji.
- 7.21. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów zawiesza się w przypadku wprowadzenia poważnych zmian dla danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego. Zmianą poważną jest zmiana niebędąca zmianą drobną. Zmiana drobna to taka, która nie ma znaczącego wpływu na masę, wyważenie, wytrzymałość konstrukcji, niezawodność, charakterystyki eksploatacyjne lub inne właściwości mające wpływ na zdatność wyrobu do lotu.
- 7.22. W przypadku, o którym mowa w pkt 7.21, wznowienia ważności pozwolenia na wykonywanie lotów dokonuje Prezes Urzędu po przeprowadzeniu kwalifikowania ultralekkiego statku powietrznego. Kwalifikowania dokonuje się na wniosek zainteresowanego podmiotu. Przepisy pkt 7.10-7.21 stosuje się odpowiednio.
- 7.23. Prezes Urzędu zawiesza lub cofa pozwolenie na wykonywanie lotów w przypadku niespełnienia wymagań technicznych przez ultralekki statek powietrzny.

Rozdział 8

Wymagania techniczne dla ultralekkich statków powietrznych

1. Wymagania ogólne

- 8.1.1. Wymagania techniczne dla ultralekkich statków powietrznych określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.
- 8.1.2. Wymagania techniczne ustala się dla statków powietrznych o następującej konfiguracji:
- 1) do samolotów ultralekkich - jedno- lub dwumiejscowych, posiadających nieruchome główne powierzchnie nośne, sterowanych przez wychylenie powierzchni sterowych zmieniających układ sił aerodynamicznych;
 - 2) do śmigłowców ultralekkich – jedno- lub dwumiejscowych, napędzanych przez jeden silnik, w układzie klasycznym ze stałym podwoziem: kołowym, na płozach lub na pływakach;
 - 3) do wiatrakowców ultralekkich – jedno- lub dwumiejscowych, z jednym wirnikiem nośnym, napędzanych jednym zespołem napędowym ze stałym podwoziem kołowym.
- 8.1.3. Samoloty ultralekkie podlegające przepisom niniejszego załącznika są użytkowane wyłącznie jako nieakrobacyjne. Nieakrobacyjny model użytkowania obejmuje:
- 1) wszelkie manewry występujące w normalnym locie;
 - 2) przeciągnięcia, z wyjątkiem ślizgu na ogon;
 - 3) leniwe ósemki, świece i strome zakręty, w których kąt przechylenia nie przekracza 60°;
 - 4) zakaz wykonywania zamierzonego korkociągu.

2. Oznakowanie i napisy

- 8.2.1. Na burcie kadłuba statku powietrznego przy każdym wejściu do kabiny umieszcza się napis: "ULTRALEKKI" wykonany literami o wysokości co najmniej 4 cm.
- 8.2.1.1 Na tablicy przyrządów w widocznym miejscu umieszcza się żaroodporną tabliczkę znamionową z wygrawerowanymi znakami rozpoznawczymi o wysokości co najmniej 15 mm.
- 8.2.2. Wewnątrz kabiny w miejscu widocznym umieszcza się łatwy do przeczytania napis:

- ' "Ten statek powietrzny otrzymał pozwolenie na wykonywanie lotów w kategorii "ULTRALEKKI" i nie spełnia wymagań odnoszących się do szerokich i szczegółowych przepisów dotyczących zdatności do lotu, które są oparte na Aneksie 8 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym".

8.2.3. Na wprost przed pilotem umieszcza się łatwy do przeczytania napis: "Figury akrobacji i zamierzony korkociąg są zabronione".

8.2.4. W statku powietrznym, na którym zabudowano spadochron innego przeznaczenia przy dźwigni uruchamiania systemu ratowniczego umieszcza się tabliczkę o treści:

„OSTRZEŻENIE

SPADOCHRONOWY SYSTEM RATOWNICZY

(działanie jakie należy wykonać celem jego uruchomienia)

Użycie tylko w sytuacjach awaryjnych patrz instrukcja użytkownika w locie rozdział,

8.2.5. W ultralekkim statku powietrznym, na którym zabudowano spadochron innego przeznaczenia, na zewnątrz ultralekkiego statku powietrznego w pobliżu zbudowanego spadochronu umieszcza się łatwo widoczny dla personelu naziemnego napis:

„UWAGA ZABUDOWANY SYSTEM RATOWNICZY”.

8.2.6 Ultralekki statek powietrzny wyposaża się w tabliczki, napisy i oznaczenia wymagane przez odnośne przepisy budowy.

3. Instrukcja obsługi technicznej

8.3.1. Ultralekki statek powietrzny jest wyposażony w instrukcję obsługi technicznej, zawierającą co najmniej następujące informacje:

- 1) opis układów;
- 2) plan smarowania, zawierający informacje o częstotliwości smarowania i rodzajach zastosowanych środków smarujących;
- 3) wartości właściwych parametrów roboczych w układach hydraulicznych, pneumatycznych i elektrycznych;
- 4) dane regulacyjne wraz z tolerancjami układów roboczych oraz wychylenia powierzchni sterowych;
- 5) metody ustawiania, podpierania, podnoszenia i holowania na ziemi;
- 6) częstotliwość, zakresy i metody przeprowadzania kontroli;
- 7) wykaz narzędzi specjalnych;
- 8) metody ważenia i określania położenia środka ciężkości ultralekkiego statku powietrznego;
- 9) wykaz trwałości poszczególnych zespołów ultralekkiego statku powietrznego i metody ich kontroli napraw lub wymiany;
- 10) metody utrzymania ultralekkiego statku powietrznego w czystości;
- 11) metody montażu i demontażu;
- 12) wykaz napisów i oznakowań oraz określenie miejsc ich umieszczenia.

8.4. Instrukcja użytkownika w locie

8.4.1. Każdy ultralekki statek powietrzny jest wyposażony w instrukcję użytkownika w locie zawierającą informacje niezbędne do jego bezpiecznego użytkownika.

8.4.2. Informacje zamieszczone w instrukcji użytkownika w locie dotyczące prędkości lotu są podane w tych samych jednostkach jak na przyrządzie.

8.4.3. W instrukcji użytkownika w locie zamieszcza się następujące informacje:

- 1) informacje ogólne:
 - a) określenie ultralekkiego statku powietrznego,
 - b) widok w trzech rzutach i podstawowe dane wymiarowe,
 - c) dane silnika,

- d) dane śmigła;
- 2) ograniczenia i warunki użytkowania ultralekkiego statku powietrznego:
 - a) załoga,
 - b) dozwolone warunki lotu,
 - c) zabronione warunki lotu,
 - d) dozwolona maksymalna masa startowa,
 - e) dozwolony zakres położenia środka ciężkości,
 - f) współczynniki obciążeń strukturalnych,
 - g) dozwolone prędkości lotu,
 - h) dozwolone obroty silnika,
 - i) temperatury,
 - j) inne ograniczenia,
 - k) paliwa i oleje,
 - l) oznakowania przyrządów,
 - m) napisy i tabliczki;
- 3) procedury awaryjne:
 - a) awaria instalacji elektrycznej,
 - b) pożar ultralekkiego statku powietrznego,
 - c) awaria silnika,
 - d) lądowanie awaryjne,
 - e) nienormalne drgania,
 - f) awarie układów sterowania,
 - g) opuszczanie ultralekkiego statku powietrznego podczas lotu,
 - h) wyprowadzanie z korkociągu;
- 4) procedury normalne:
 - a) ogólne,
 - b) przegląd przed lotem,
 - c) rozruch i grzanie silnika, d) kołowanie,
 - e) przed startem,
 - f) start,
 - g) wznoszenie,
 - h) lot poziomy,
 - i) zniżanie,
 - j) lot ślizgowy,
 - k) podejście do lądowania,
 - l) zaniechane lądowanie,
 - m) lądowanie,
 - n) po wylądowaniu,
 - o) wyłączenie silnika,
 - p) parkowanie samolotu;
- 5) osiągi:
 - a) prędkości w locie poziomym,
 - b) wznoszenie,
 - c) prędkość przeciągnięcia,
 - d) długość startu,
 - e) długość lądowania;
- 6) masa i załadunek:
 - a) masa ultralekkiego statku powietrznego i położenie środka ciężkości,
 - b) określanie położenia środka ciężkości;

- 7) opis ultralekkiego statku powietrznego i jego systemów:
 - a) płatowiec,
 - b) układy sterowania płatowcem,
 - c) zespół napędowy,
 - d) instalacja paliwowa,
 - e) instalacja elektryczna,
 - f) kabina;
 - 8) obchodzenie się z ultralekkim statkiem powietrznym, obsługa i przeglądy okresowe:
 - a) obchodzenie się z ultralekkim statkiem powietrznym,
 - b) obsługa,
 - c) wykaz czynności okresowych,
 - d) montaż i demontaż ultralekkiego statku powietrznego;
 - 9) uzupełnienia:
 - a) wykaz uzupełnień,
 - b) uzupełnienia;
 - 10) lista kontrolna czynności pilota:
 - a) w procedurach normalnych,
 - b) w procedurach awaryjnych.
- 8.4.4. Na uzasadniony wniosek zainteresowanego podmiotu Prezes Urzędu może zatwierdzić zmiany zakresu informacji zamieszczanych w instrukcji użytkownika w locie.

Rozdział 9

Zatwierdzone podmioty projektujące, produkujące i obsługujące ultralekkie statki powietrzne

- 9.1. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa ultralekkich statków powietrznych może być prowadzona, z zastrzeżeniem pkt 9.2, 10.3 i 10.7, odpowiednio przez podmioty:
- 1) którym Prezes Urzędu zgodnie z niniejszymi przepisami wydał:
 - a) zatwierdzenie dotyczące projektowania, produkcji i obsługi ultralekkich statków powietrznych lub
 - b) zatwierdzenie dotyczące obsługi ultralekkich statków powietrznych lub
 - 2) posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych – zwane dalej odpowiednio "zatwierdzonymi producentami" lub "zatwierdzonymi podmiotami".
- 9.2. Pojedyncze egzemplarze ultralekkich statków powietrznych mogą być produkowane pod nadzorem Prezesa Urzędu przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci, zwane dalej "niezatwierdzonymi producentami".
- 9.3. W celu otrzymania na zasadach określonych w niniejszych przepisach zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 9.1 ppkt 1, zainteresowany podmiot składa do Prezesa Urzędu dokumenty określone w pkt 9.4 i 9.4.1.
- 9.4. Wniosek podmiotu ubiegającego się o zatwierdzenie zawiera następujące dane:
- 1) oznaczenie podmiotu – firma (imię i nazwisko lub nazwa);
 - 2) siedzibę;
 - 3) zakres działalności;
 - 4) miejsca wykonywania podstawowej działalności;
 - 5) podstawę prawną prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej zatwierdzeniu w innej formie;
 - 6) w zależności od rodzaju podmiotu – numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze

urzędowym podmiotów gospodarczych (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla cudzoziemców – numer dokumentu stwierdzającego tożsamość;

- 7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu – w przypadku producenta;
- 8) miejsce przechowywania dokumentacji;
- 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości.

9.4.1. Do wniosku, o którym mowa w pkt 9.4, dołącza się:

- 1) informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu, kontroli jakości, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności;
- 2) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięcioosobowym działalność podlegającą zatwierdzeniu:
 - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z zatwierdzaną działalnością,
 - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
 - c) dane osób odpowiedzialnych za zapewnienie kontroli jakości,
 - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
- 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie zatwierdzanej działalności informacje dotyczące:
 - a) podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich podstawowych danych, charakterystyki oraz zakresu kooperacji,
 - b) sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów niebędących zatwierdzonymi wytwórcami.

9.5. W ramach procesu zatwierdzania sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:

- 1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej kwalifikacje mechanika poświadczenia obsługi w odpowiednim zakresie, umożliwiające wykonywanie w szczególności czynności kontroli jakości, odbioru produkcji i dopuszczania sprzętu;
- 2) posiadanie uzgodnienia wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 10.11;
- 3) posiadanie zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu instrukcji obsługiowanych ultralekkich statków powietrznych wydanych przez producentów lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.

9.6. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli Prezes Urzędu wydaje odpowiednie zatwierdzenie.

9.7. Zatwierdzenie wydaje się na czas nieokreślony.

9.8. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 i 9.4.1, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia pod rygorem utraty ważności zatwierdzenia.

9.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 ppkt 1-7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany zatwierdzenia.

9.10. Zatwierdzenie traci ważność w przypadku:

- 1) zaprzestania działalności;
- 2) rezygnacji z zatwierdzenia;
- 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 9.8;
- 4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania zatwierdzenia, stwierdzonego decyzją Prezesa Urzędu.

Rozdział 10

Obsługa techniczna sprzętu

10.1. Naprawa i obsługa techniczna ultralekkich statków powietrznych i ich podzespołów w

pełnym zakresie oraz jej poświadczenie może być wykonywane przez mechaników obsługi i poświadczenia statku powietrznego z wpisem dotyczącym obsługi tych statków jako całości lub jej części, w zakresie posiadanych uprawnień, osobno dla:

- 1) płatowca;
- 2) zespołu napędowego;
- 3) awioniki.

- 10.2. Obsługa techniczna może być wykonywana przez mechaników ultralekkich statków powietrznych również w zakresie kompletacji, wymiany lub naprawy uszkodzonych części ultralekkich statków powietrznych niepowodującej poważnej zmiany w strukturze podzespołów.
- 10.3. W zakresie dopuszczalnym przez instrukcję obsługi technicznej statku, obsługa techniczna może być wykonywana również przez pilota ultralekkiego statku powietrznego poza zatwierdzonym producentem oraz zatwierdzonym podmiotem.
- 10.4. W przypadku konstrukcji amatorskich lub budowanych z zestawów i użytkowanych przez budowniczego, obsługę techniczną sprzętu wykonuje budowniczy w stosunku do podzespołów przez niego wykonanych lub adaptowanych, natomiast co do pozostałych powinien uzyskać odpowiednie uprawnienia do obsługi u producenta lub wytwórcy.
- 10.5. W przypadkach pojedynczych egzemplarzy, gdy brak jest możliwości przeszkolenia użytkownika w obsłudze ultralekkiego statku powietrznego przez producenta, wytwórcę lub upoważniony przez niego podmiot, za wystarczające można uznać samoprzeszkolenie użytkownika.
- 10.6. Działalność, o której mowa w pkt 10.1, wymaga uzyskania zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 9.1.
- 10.7. Działalność, o której mowa w pkt 10.2, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu na piśmie nie później niż na 14 dni przed jej rozpoczęciem oraz dokonania uzgodnień, o których mowa w pkt 10.11 ppkt 4. Zgłoszenie zawiera dane wymienione w pkt 9.4, odpowiednie do planowanej działalności.
- 10.8. Dopuszcza się taką organizację podmiotów, o których mowa w pkt 9.1, 10.1 i 10.2, że pod nadzorem mechaników, o których mowa w pkt 10.1 i 10.2, odpowiednio prace obsługowe, naprawy i prace związane z produkcją będą wykonywane przez inne osoby.
- 10.9. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów i osób, o których mowa w pkt 9.1, 10.1 i 10.2.
- 10.10. Ewidencję, o której mowa w pkt 10.9, udostępnia się na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- 10.11. Osoby, o których mowa w pkt 9.1, 10.1 i 10.2, są obowiązane odpowiednio do:
 - 1) prowadzenia ewidencji wykonanych i nadzorowanych czynności obsługowych;
 - 2) prowadzenia wykazu sprzętu dopuszczonego do lotów (przedłużeń pozwolenia na wykonywanie lotów);
 - 3) przechowywania protokołów z wykonanych czynności obsługowych;
 - 4) uzgodnienia z Prezesem Urzędu sposobu prowadzenia ewidencji, wykazów, wzorów oraz protokołów używanych do poświadczeń.
- 10.12. Pieczęć używana do poświadczeń zawiera co najmniej imię i nazwisko osoby dopuszczającej do lotu lub poświadczającej obsługę oraz numer wpisu podmiotu do ewidencji o której mowa w pkt 10.9.
- 10.13. Podmioty, o których mowa w pkt 9.1, 10.1 i 10.2, w przypadku zaprzestania działalności, niezwłocznie przekazują dokumentację, o której mowa w pkt 10.11 ppkt 2 i 4, Prezesowi Urzędu.
- 10.14. Niezgłoszenie zmian, o których mowa w pkt 9.8, lub niespełnienie przez podmiot wpisany do ewidencji warunków będących podstawą dokonania wpisu, a także prowadzenie działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami jest podstawą ograniczenia

zakresu wykonywanej przez podmiot działalności jedynie do czynności związanych z usunięciem stwierdzonych uchybień, a w przypadku nieusunięcia uchybień w terminie 30 dni od dnia ograniczenia zakresu wykonywanej działalności następuje skreślenie przez Prezesa Urzędu podmiotu z prowadzonej ewidencji.

Rozdział 11

Wzór książki ultralekkiego statku powietrznego

(Format A5)
(strona 1)

KSIĄŻKA ULTRALEKKIEGO STATKU POWIETRZNEGO

Klasa statku

Nr w ewidencji.....

| | | | | | | |
|--|--|---|--|--|--|--|
| | | - | | | | |
|--|--|---|--|--|--|--|

Znaki rozpoznawcze

| | | | | | | | | |
|--|--------------|---|---------------|---|--|--|--|--|
| typ | nr fabryczny | S | P | - | | | | |
| VI. POZWOLENIE NA WYKONYWANIE LOTÓW | | | | | | | | |
| <p>Dokument niniejszy stwierdza, że statek powietrzny został uznany za zdolny do lotu, jest wpisany do ewidencji i dopuszczony do użytkowania z podanymi niżej ograniczeniami. Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdolności do lotu w znaczeniu Aneksu 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 nadzoru | | | data | | podpis | | | |
| Ograniczenia użytkowania..... | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

| typ | nr fabryczny | S | P | - | | | | |
|---|--|---|---|--|--|--|---|--|
| VII. WAŻNOŚĆ POZWOLENIA NA WYKONYWANIE LOTÓW | | | | | | | | |
| Imię i nazwisko sprawdzającego | Data kontroli (dzień, miesiąc, rok) | | | Termin ważności (dzień, miesiąc, rok) | | | Pieczęćka i podpis sprawdzającego | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

(strony 19 – 140)

| typ | | nr fabryczny | | | | S | P | - | | | | |
|-----------------------------|--|-----------------|--------------------|-----|-------------------|-----|---------------------------------|---|--|---------------|--|--|
| VIII. DZIENNIK PRACY | | | | | | | | | | | | |
| Data | | Liczba lotów | Dzienny czas lotów | | Łączny czas lotów | | Szczególne przypadki Techniczne | | | Potwierdzenie | | |
| Dzień, miesiąc, rok | | z przeniesienia | godz | min | godz. | min | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| do przeniesienia | | | | | | | | | | | | |

(strony 141-170)

| typ | | nr fabryczny | | | | S | P | - | | | | |
|-------------------------------|--------|----------------------------------|--|--|--|--|---|---|--|--|--|--|
| IX. CZYNNOŚCI OKRESOWE | | | | | | | | | | | | |
| lp | rodzaj | data wykonania dzień, mc, rok | | | | Poświadczenie Imię, nazwisko i podpis | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |

(strona 186)

| typ | nr fabryczny | S | P | - | | | |
|---|------------------|---------------------------|------------------------------|---|--|--|--|
| XI. ŚWIADECTWO OGLĘDZIN- POZWOLENIE NA WYKONYWANIE PRÓB W LOCIE | | | | | | | |
| <p>Dokument niniejszy stwierdza, że ten statek powietrzny został uznany za zdalny do wykonywania prób w locie zgodnie z zatwierdzonym dla niego programem i z wynikającymi z tego programu ograniczeniami. Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdatności do lotu w znaczeniu Aneksu 8 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym i nie stanowi podstawy do wykonywania lotów międzynarodowych ani lotów nad terytorium innego Państwa bez pozwolenia Nadzoru Lotniczego tego Państwa. Dokument niniejszy jest ważny 3 miesiące. (str. 15-17 niniejszej książki)</p> | | | | | | | |
| lp | Wyszczególnienie | Data dopuszczenia do lotu | Poświadczenie Prezesa Urzędu | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

(strony187-192)

| typ | nr fabryczny | S | P | - | | | |
|--|------------------|---------------------------|------------------------------|---|--|--|--|
| XI. ŚWIADECTWO OGLĘDZIN -POZWOLENIE NA WYKONYWANIE PRÓB W LOCIE | | | | | | | |
| lp | Wyszczególnienie | Data dopuszczenia do lotu | Poświadczenie Prezesa Urzędu | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

XII. ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI ULTRALEKKIEGO STATKU POWIETRZNEGO

- 1) Książka ultralekkiego statku powietrznego jest wydawana przez producenta lub autoryzowanego importera.
- 2) Książka jest dokumentem ultralekkiego statku powietrznego i jest przekazywana razem z nim.
- 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 płatowca z ewidencji jest przechowywana przez użytkownika ultralekkiego statku powietrznego.
- 6) Za prawidłowe dokonywanie wpisów do książki odpowiedzialny jest użytkownik ultralekkiego statku powietrznego.
- 7) Wpisy należy robić atramentem lub długopisem. Omyłki należy przekreślić kolorem czerwonym i podpisać.
- 8) Wpisów dokonuje:
 - i. Strony 1, 2 właściciel ultralekkiego statku powietrznego
 - ii. Strona 3 Ewidencja
 - iii. Strony 4, 5 właściciel ultralekkiego statku powietrznego
 - iv. Strony 6 – 13 producent lub obsługujący statek
 - v. Strona 14 – 18 z upoważnienia Prezesa Urzędu
 - vi. Strony 19 – 140 użytkownik
 - vii. Strony 141 – 170 obsługujący
 - viii. Strony 171 – 185 obsługujący

Strony 186 – 188 z upoważnienia Prezesa Urzędu

SPIS ROZDZIAŁÓW KSIĄŻKI ULTRALEKKIEGO STATKU POWIETRZNEGO

| | Strony: |
|--|----------------|
| 22) Wpis do ewidencji | 3 |
| | 4 – 5 |
| 23) Właściciel ultralekkiego statku powietrznego | 6 – 9 |
| | 10 – 11 |
| 24) Podstawowe wyposażenie płatowca..... | 12 – 13 |
| | 14 |
| 25) Silnik zabudowany na płatowcu..... | 15 – 18 |
| | 19 – 140 |
| 26) Śmigło zamontowane na silniku..... | 141 – 170 |
| | 171 – 185 |
| 27) Pozwolenie na wykonywanie lotów..... | 186 – 192 |
| 28) Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów..... | 193– 194 |
| 29) Dziennik pracy..... | |
| 30) Czynności okresowe..... | |
| 31) Naprawy i przeglądy..... | |
| 32) Świadectwo Oględzin - Pozwolenie na wykonywanie prób w locie..... | |
| 33) Zasady prowadzenia książki ultralekkiego statku powietrznego..... | |

Załącznik nr 6

Modele latające o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 25 kg, używane wyłącznie w operacjach w zasięgu widzialności wzrokowej

Spis treści

- Rozdział 1 Zastosowanie
- Rozdział 2 Określenia
- Rozdział 3 Odpowiedzialność
- Rozdział 4 Zasady wykonywania lotów

Rozdział 1

Zastosowanie

- 1.1. Przepisy niniejszego załącznika stosuje się do używanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej modeli latających o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 25 kg, używane wyłącznie w operacjach w zasięgu widzialności wzrokowej.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych, rekordowych, eksperymentalnych lub doświadczalnych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot od obowiązku spełnienia niektórych wymagań niniejszego załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

- 2.1. Użyte w przepisach załącznika określenia oznaczają:
 - 1) AIP Polska – publikację wydawaną przez instytucje zapewniającą służby żeglugi powietrznej, zawierającą informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej, dotyczące Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa (FIR Warszawa);
 - 2) model latający – bezzałogowy statek powietrzny o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 25 kg, wykorzystywany do działalności innej niż działalność gospodarcza;
 - 3) D – (Danger Area) strefę niebezpieczną;
 - 4) operator modelu latającego – osobę sterującą modelem latającym;
 - 5) CTR – (Control Zone) strefę kontrolowaną lotniska;
 - 6) GND – poziom terenu (poziom ziemi);
 - 7) MATZ – (Military Aerodrome Traffic Zone) strefę ruchu lotniczego lotniska państwowego;
 - 8) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;

- 9) P – (Prohibited Area) strefę zakazaną;
- 10) R – (Restricted Area) strefę o ograniczonym ruchu lotniczym;
- 11) VLOS – (Visual Line of Sight) operacje w zasięgu widoczności wzrokowej operatora modelu latającego.

Rozdział 3

Odpowiedzialność

- 3.1. Operator modelu latającego:
 - 1) zapewnia, aby każdy model latający będący w jego dyspozycji był używany w sposób nie stwarzający zagrożenia dla osób, mienia lub innych użytkowników przestrzeni powietrznej;
 - 2) wykonuje lot z uwzględnieniem warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym.
- 3.2. Za decyzję o wykonaniu lotu oraz jego poprawności odpowiedzialność ponosi operator modelu latającego.
- 3.3. Przed lotem operator dokonuje kontroli stanu technicznego modelu latającego oraz stwierdza poprawność jego działania łącznie z działaniem urządzeń sterujących, jeżeli występują.

Rozdział 4

Zasady wykonywania lotów

- 4.1. Zezwala się na wykonywanie lotów modeli latających w warunkach VLOS z zachowaniem poniższych zasad:
 - 1) zapewnienie ciągłej i pełnej kontroli lotu, w szczególności poprzez zdalne sterowanie przy użyciu fal radiowych;
 - 2) w sposób umożliwiający uniknięcie kolizji z innym użytkownikiem przestrzeni powietrznej;
 - 3) poza strefami kontrolowanymi lotnisk (CTR);
 - 4) poza strefami ruchu lotniczego lotniska państwowego (MATZ);
 - 5) poza strefami R, D oraz P;
 - 6) poza otoczeniem lotniska lub lądowiska, czyli w odległości powyżej 5 km od jego granicy;
 - 7) w strefach ATZ lub w odległości mniejszej niż 5km od granicy lotniska lub lądowiska – za zgodą zarządzającego lotniskiem lub lądowiskiem;
 - 8) w strefach CTR na warunkach określonych i opublikowanych przez właściwą władzę ATS i za zgodą właściwego organu ATC.

4.2 Warunki, o których mowa w pkt.4.1, nie dotyczą modeli latających wykonujących loty na uwięzi lub w obiektach zamkniętych.

4.3 Modele latające dają pierwszeństwo drogi innym użytkownikom przestrzeni powietrznej.

UBEZPIECZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ

Wymagania dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osób eksploatujących statki powietrzne, o których mowa w § 2 rozporządzenia, oraz minimalne wysokości sum tego ubezpieczenia

Spis treści

Rozdział 1 Przepisy ogólne

Rozdział 2 Ubezpieczenie OC osób eksploatujących statki powietrzne

Rozdział 3 Ubezpieczenie OC podmiotów prowadzących działalność szkoleniową

Rozdział 1

Przepisy ogólne

1.1. Niniejsze przepisy określają wymagania dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osób eksploatujących: lotnie, paralotnie, którymi jest możliwy start pieszy, spadochrony oraz modele latające o masie 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 oraz minimalną sumę gwarancyjną tego ubezpieczenia.

1.2. Przy zawieraniu umowy ubezpieczenia OC osób eksploatujących nie jest konieczne określanie egzemplarzy statków powietrznych. W ubezpieczeniu 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) paralotni – rozumie się przez to paralotnię, paralotnię 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. Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia OC uważa się za spełniony, jeżeli umowa została zawarta zgodnie z przepisami ustanawiającymi obowiązek ubezpieczenia lub ustanawiającymi limity odpowiedzialności, a suma gwarancyjna wynikająca z tej umowy nie jest niższa niż minimalna suma gwarancyjna dla danego rodzaju ubezpieczenia OC, określona w niniejszym rozporządzeniu i w przepisach ustanawiających obowiązek ubezpieczenia, oraz nie niższa niż limity odpowiedzialności wynikające z przepisów ustanawiających limity odpowiedzialności.

3.1.1. 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 ubezpieczenia, jeżeli:
 - 1) wykonują ten sam rodzaj działalności lotniczej oraz są zagrożeni tym samym rodzajem ryzyka;
 - 2) wysokość sum ubezpieczenia odpowiada wysokościami limitów zawartych w niniejszym 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 niniejszych przepisach lub przepisach wydanych na podstawie art. 209 ust. 7 ustawy, odpowiednio dla prowadzonych działalności.
 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 – 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 10000 SDR.
9. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC, o którym mowa w pkt 6.1, osób eksploatujących modele latające o masie 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 3000 SDR.
- 9.1. Osoby eksploatujące modele latające o masie do 5 kg nie podlegają obowiązkowi ubezpieczenia OC.
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 w oparciu o przepisy wydane 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 20000 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 20000 SDR.

Rozdział 3

Ubezpieczenie OC podmiotów szkolących

- 12.1. Ubezpieczeniem OC podmiotów szkolących jest objęta odpowiedzialność cywilna tych podmiotów za szkody wynikłe w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej powstałe w związku z wykonywaną działalnością.
- 12.2. Obowiązek ubezpieczenia OC podmiotów, o których mowa w pkt 12.1, powstaje:
 - 1) przed dniem rozpoczęcia działalności;
 - 2) w dniu ustania odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z uprzednio zawartej umowy ubezpieczenia OC.
- 12.3. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC podmiotów, o których mowa w pkt 12.1, w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 10 000 SDR odpowiednio na osobę prowadzącą działalność szkoleniową albo ośrodek szkoleniowy.

SPOSÓB PROWADZENIA EWIDENCJI STATKÓW POWIETRZNYCH

Spis treści

- Rozdział 1 Sposób prowadzenia ewidencji oraz warunki wpisywania statków powietrznych do tej ewidencji
Rozdział 2 Znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy na statkach powietrznych wpisanych do ewidencji
Rozdział 3 Rozmieszczenie, wielkość oraz rodzaje znaków rozpoznawczych
Rozdział 4 Inne znaki i napisy na statkach powietrznych

Rozdział 1

Sposób prowadzenia ewidencji oraz warunki wpisywania statków powietrznych do tej ewidencji

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) zapis elektroniczny – dotyczy wpisanych do ewidencji statków powietrznych.

1.2.1. Zgłoszenie do ewidencji dla statku powietrznego wymienionego:

- 1) w § 2 ust. 1 pkt 2 oraz pkt 3 rozporządzenia:
 - a) zawiera 2 fotografie statku powietrznego (z przodu i z boku) o wymiarach 10 x 15 cm lub ich zapis cyfrowy,
 - b) spełnia wymagania, o których mowa w art. 37 ust. 2 pkt 1-3 oraz ust. 3 pkt 3 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) w § 2 ust. 1 pkt 1 lit. c i w § 5 ust. 2 rozporządzenia spełnia wymagania, o których mowa w art. 37 ust. 2 ustawy.

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 wzywa zgłaszającego do uzupełnienia zgłoszenia w terminie 14 dni od dnia wezwania pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia.

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

1.3.2. Świadectwo ewidencji zawiera:

- 1) dane statku powietrznego;
- 2) nazwę (nazwisko i imię) oraz adres właściciela;
- 3) datę wpisania statku powietrznego do ewidencji;
- 4) podpis osoby uprawnionej;
- 5) nazwę instytucji wystawiającej świadectwo;
- 6) miejsce na ewentualne adnotacje lub uwagi.

1.3.3. Potwierdzenie wydania świadectwa ewidencji wpisuje się odpowiednio w metryce motolotni lub książce ultralekkiego statku powietrznego.

1.3.4. Nadanie znaków rozpoznawczych na czas lotów próbnych potwierdza się wydaniem zaświadczenia.

- 1.4.1. Zgłoszenie zmiany danych następuje w formie pisemnego wniosku, z dołączonym do niego świadectwem ewidencji oraz dokumentami potwierdzającymi te zmiany.
- 1.4.2. Zgłoszenie zmiany danych skutkuje wydaniem nowego świadectwa ewidencji. Przepis 1.3.3 stosuje się odpowiednio.

Rozdział 2

Znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy na statkach powietrznych wpisanych do ewidencji

- 2.1. Do oznakowania statków powietrznych, o których mowa w § 2 rozporządzenia, stosuje się przepisy § 8 ust. 1-3 oraz § 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych (Dz. U. Nr 109, poz. 1034).
- 2.2. Statki powietrzne wymienione w pkt 1.2.1 otrzymują znak ewidencyjny złożony z grupy czterech liter.
- 2.3. Do rezerwacji znaków rozpoznawczych i wpisania do ewidencji statku powietrznego w celu wykonania lotów próbnych stosuje się przepisy § 10 ust. 2 pkt 2, ust. 3 i ust. 4 pkt 1, 2 i 4 rozporządzenia, o którym mowa w pkt 2.1.
- 2.4. Po wykreśleniu statku powietrznego z ewidencji, usuwa się znaki rozpoznawcze.

Rozdział 3

Rożmieszczenie, wielkość oraz rodzaje znaków rozpoznawczych

- 3.1.1. Znaki rozpoznawcze statków powietrznych umieszcza się, z zastrzeżeniem pkt 3.1.2, 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 należy umieścić 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 mają tę samą wielkość.
- 3.2.2. Wysokość znaków umieszczonych na skrzydłach jest nie mniejsza niż 50 cm.
 - 3.2.2.1. Na statku powietrznym wymienionym w § 2 ust. 1 pkt 1 lit. c i § 5 ust. 2 rozporządzenia wysokość znaków umieszczonych na skrzydle jest nie mniejsza niż 30 cm.
 - 3.2.3. Wysokość znaków umieszczonych na kadłubie jest nie mniejsza niż 15 cm.
- 3.3. Do oznakowania statków powietrznych, o których mowa w § 1 rozporządzenia, stosuje się § 20 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych.

Rozdział 4

Inne znaki i napisy na statkach powietrznych

4. Inne znaki i napisy niż znaki rozpoznawcze mogą być umieszczane na statkach powietrznych z zachowaniem warunków, o których mowa w § 23 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych.

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Podstawą do wydania rozporządzenia w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków jest upoważnienie ustawowe zawarte w art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134). Przedmiotowe rozporządzenie zastąpi dotychczasowe rozporządzenie 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. Nr 107, poz. 904 oraz z 2007 r. Nr 197, poz. 1436).

Konieczność wydania rozporządzenia wynika ze zmian, jakie zostały wprowadzone w ustawie – Prawo lotnicze poprzez ustawę z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015), która weszła w życie z dniem 18 września 2011 r. Nowelizacją z 2011 r. art. 33 ust. 2 otrzymał nowe brzmienie. Zmiana ustawy – Prawo lotnicze dotycząca zakresu spraw przekazanych do uregulowania aktem wykonawczym w ramach upoważnienia zawartego w art. 33 ust. 2 determinuje obowiązek wydania nowego rozporządzenia. Obowiązek ten wynika z § 32 ust. 2 załącznika do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz. U. Nr 100, poz. 908).

Przedmiotowy projekt rozporządzenia ustanawia wyjątki w stosunku do określonej kategorii statków powietrznych, z uwagi na ich specyfikę konstrukcji i budowy, a także użytkowania, ogólnych zasad z zakresu bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych i zdolności do lotów, polegające na niestosowaniu ogólnych przepisów z zakresu bezpieczeństwa eksploatacji oraz zdolności do lotu, wynikających z ustawy - Prawo lotnicze. Niestosowanie ogólnych przepisów z zakresu bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych oraz zdolności do lotu w stosunku do statków objętych zakresem regulacji aktu wykonawczego wydanego z upoważnienia delegacji ustawowej art. 33 ust. 2 ustawy - Prawo lotnicze, nie oznacza, że projektodawca nie kierował się zapewnieniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ich użytkowników oraz osób trzecich. Przedmiotowe rozporządzenie ustanawia kompleksowy zbiór norm bezpieczeństwa określający:

- 1) zasady dotyczące ich eksploatacji, uwzględniające jak wcześniej wspomniano charakterystyki eksploatacyjno-konstrukcyjne statków powietrznych;
- 2) zasady organizowania lotów uwzględniające bezpieczeństwo użytkowników statków powietrznych oraz osób trzecich.

Przy opracowywaniu przedmiotowego rozporządzenia, projektodawca miał na uwadze potencjalne ryzyka, jakie są związane użytkowaniem statków powietrznych objętych zakresem regulacji. Dlatego też dokonując oceny ryzyka polegającego na wystąpieniu potencjalnych

zagrożeń dla użytkowników oraz osób trzecich uznano, że stosowanie się do określonych zasad eksploatacyjnych i użytkowych przyczynia się do bezpieczeństwa operacji lotniczych, rozumianego jako stan, w którym istnieje kontrola nad wystąpieniem potencjalnych ryzyk związanych z zaistnieniem zdarzeń lotniczych, takich jak wypadki lotnicze, incydenty lotnicze czy inne zdarzenia lotnicze.

II. Zakres regulacji

Przedłożony projekt rozporządzenia został opracowany z uwzględnieniem przepisów załącznika II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.), zwanej dalej „rozporządzeniem Nr 216/2008/WE”.

Ustawodawca zdecydował, że minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz z ministrem właściwym do spraw kultury fizycznej może określić rodzaje statków powietrznych, wobec których nie będą stosowane niektóre przepisy ustawy – Prawo lotnicze. Opracowując przepisy przedmiotowego projektu rozporządzenia projektodawca kierował się względami bezpieczeństwa lotów oraz brał pod uwagę przepisy międzynarodowe. Wskazując, które rodzaje statków powietrznych zostaną wyłączone spod przepisów ustawy – Prawo lotnicze projektodawca miał na uwadze przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 139, poz. 1333 oraz z 2007 r. Nr 89, poz. 592).

Zgodnie z art. 33 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze w przedłożonym projekcie zostały określone szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania wyłączonych spod przepisów ustawy – Prawo lotnicze rodzajów statków powietrznych, co zostało odzwierciedlone w załącznikach do rozporządzenia.

Wypełniając delegację ustawową wyłączone spod niektórych przepisów ustawy zostały jedynie rodzaje statków powietrznych ujęte w załączniku II rozporządzenia Nr 216/2008 z zachowaniem nomenklatury z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych.

W § 2 projektu rozporządzenia rozstrzygnięto, które przepisy ustawy – Prawo lotnicze nie będą obowiązywać wobec wymienionych w nim rodzajów statków powietrznych. Katalog statków powietrznych, o których mowa w tym paragrafie jest zamknięty. Omawiany przepis doprecyzował i dostosował dotychczasowe brzmienie do zmian wprowadzonych ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw oraz przepisów załącznika II rozporządzenia Nr 216/2008. Doprecyzowanie polega m.in. na ujęciu w omawianym przepisie bezzałogowych statków powietrznych o masie nie większej niż 25 kg oraz modeli latających. Ponadto należy zwrócić uwagę, że wymienione w § 2 ust. 1 pkt 2 statki powietrzne są wyłączone spod niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze jedynie w przypadku, gdy są używane w celach niezwiązanych z wykonywaniem przewozu lotniczego.

Spod przepisów ustawy – Prawo lotnicze są również wyłączone statki powietrze, o których mowa w lit. c załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 (§ 2pkt 3 projektu), czyli statki powietrzne budowane amatorsko używane wyłącznie na użytek własny, w celach niezwiązanych z prowadzeniem działalności gospodarczej.

Przepisem § 2 ust. 2 projektu wyłączono ze stosowania przepisy ustawy – Prawo lotnicze wobec statków powietrznych, których charakterystyka techniczna uzasadniająca szczególne ich traktowanie oraz przeznaczenie nie pozwalają na zakwalifikowanie do żadnego rodzaju lotnictwa, z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to regulacji ujętych w dziale I, II, VI oraz w art. 212 tej ustawy.

Wobec modeli latających o masie nie większej niż 25 kg, nie będą obowiązywać przepisy wydane na podstawie art. 121 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze, dotyczące ruchu lotniczego oraz przepisy o bezzałogowych statkach powietrznych, o których mowa w art. 126 ust. 2-5 ustawy – Prawo lotnicze, używane wyłącznie w operacjach w zasięgu widzialności wzrokowej w celach innych niż działalność gospodarcza. Dodatkowo wyłączenie zastosowano także wobec spadochronów, także ratowniczych. Sprawność psychiczna i fizyczna osób używających tych statków powietrznych nie będzie sprawdzana w trakcie badań lotniczo-lekarskich, o których mowa w art. 105 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze oraz nie będą wobec nich stosowane normy ujęte w art. 123 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze.

Mając na uwadze art. 145a ustawy – Prawo lotnicze wyłączono z obowiązku uzyskania tymczasowego zezwolenia na lot statki powietrzne, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 2 projektu rozporządzenia, które zostały zarejestrowane w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

Przepisy § 2 wyłączają również z zastosowania przepisy wydane na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy statki powietrzne o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3. Natomiast statki powietrzne, o których mowa w ust. 1 pkt 2, są również wyłączone w zakresie przepisów wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy, chyba że przy użyciu tych statków powietrznych świadczone są usługi lotnicze. W przypadku świadczenia usług lotniczych załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609) stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem przepisów określonych w załączniku nr 5.

Kolejne wyłączenie dotyczy wykorzystywania statków lotniczych podczas pokazów lotniczych. Organizatorzy nie będą mieli obowiązku powiadamiania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 123 ust. 1d ustawy, w przypadku wykorzystywania statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a, b oraz d projektu, pod warunkiem, że w pokazach lotniczych uczestniczą wyłącznie te statki. Dodatkowo w załącznikach regulujących użytkowanie lotni, parolotni i ultralekkich statków powietrznych wprowadzono zastrzeżenie, że w przypadku gdy w pokazie lotniczym uczestniczy nie więcej niż 3 statki danego typu nie ma obowiązku zgłoszenia tego faktu Prezesowi Urzędu.

Kolejne przepisy projektu rozporządzenia wskazują na wyłączenia stosowania wobec użytkowników powyżej omawianych rodzajów statków powietrznych, niektórych przepisów dotyczących egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze, jako aktu wykonawczego do ustawy – Prawo lotnicze.

§ 4 projektu wskazuje, w których załącznikach określono szczegółowe warunki używania poszczególnych rodzajów statków powietrznych oraz wymagania, jakie mają być spełnione celem bezpiecznej eksploatacji tych statków przez ich użytkowników. Ostatni załącznik wskazuje ponadto sposób prowadzenia ewidencji omawianych statków powietrznych prowadzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Kolejny przepis projektu (§ 5) określa, które statki powietrzne wyłączone spod przepisów ustawy – Prawo lotnicze w zakresie wpisu do rejestru statków powietrznych, będą wpisywane do ewidencji statków powietrznych prowadzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Szczegółowy sposób jej prowadzenia został opisany w załączniku nr 8 do projektu.

Załączniki nr 1 projektu określa warunki i wymagania dotyczące używania lotni oraz obowiązki ich użytkowników.

W przepisach tego załącznika doprecyzowano jedynie sposób używania lotni, zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami, w tym Unii Europejskiej. Projektodawca wprowadził niewielkie zmiany ułatwiające użytkownikom eksploatację lotni. Dodatkowo zdefiniowano co oznacza deklaracja zgodności oraz producent. Wśród udogodnień dla adresatów projektu można wskazać na ujętą w pkt 8.2.1 możliwość wytwarzania lotni oraz uprząży do nich na własne potrzeby wytwórcy, za wyjątkiem używania ich przez ucznia-pilota i lotów z pasażerem, przez podmioty inne niż zatwierdzenia producenci i bez obowiązku nadzoru Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Również w dalszych punktach tego rozdziału znajdujemy rozwiązania, które sprzyjają użytkownikom. W przypadku zaprzestania działalności polegającej na projektowaniu, produkcji, naprawie czy obsłudze lotni podmiot przekazuje Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego wykaz lotni i uprząży dopuszczonych do lotów obejmującego okres ostatnich 36 miesięcy, a nie jak było dotychczas dokumentacji związanej z prowadzoną działalnością z całego okresu jej prowadzenia.

Rozwiązania wypracowane w przepisach załącznika dotyczącego lotni wykorzystano w przepisach określających sposób używania paralotni, z uwagi na zbliżone parametry obu rodzajów statków powietrznych. W załączniku nr 2 (paralotnie) dodatkowo zdefiniowano co należy rozumieć pod nazwą sprzęt paralotniowy, podzespoły czy napęd. Dodano również nowe przepisy będące konsekwencją zdarzeń lotniczych z udziałem drugiej osoby i problemami z ustaleniem charakteru udziału w locie tej osoby, szczególnie wobec sprzecznych stwierdzeń stron w przypadku wypadków. W pkt 6.5 zaproponowano, by osoby biorące udział w locie poprzez oświadczenie składane dowódcy statku powietrznego rozstrzygali, w jakim lecą charakterze. Brak takiego oświadczenia skutkuje, iż lot wykonywany jest w charakterze pasażera. Jednocześnie w dalszych przepisach wyłączono obowiązek składania takiego oświadczenia podczas zawodów sportowych, zlotów, treningów lub pokazów, jeżeli skład załogi wynika ze zgłoszenia do udziału w imprezie lub gdy skład załogi stanowią zawodnicy

posiadający licencje sportowe lub piloci paralotni. Podobne rozwiązanie zaproponowano również w przypadku lotni.

Załącznik nr 3 dotyczący motolotni zmieniono względem obecnie obowiązujących przepisów jedynie w zakresie niezbędnym, ze względu na zmiany przepisów prawa powszechnie obowiązującego. Podobnie jak to uczyniono w załącznikach 1 i 2 zniesiono instrukcję operacyjną oraz tam gdzie było to możliwe, wprowadzono rozwiązania tożsame z rozwiązaniami zastosowanymi wobec lotni i paralotni. Dostosowano przepisy do osób używających motolotni posiadających odpowiednie dokumenty wydane w innym państwie.

Załącznik nr 4 dotyczy sposobu używania spadochronów. Dostosowując przepisy do nowych warunków prawnych, uwzględniając dotychczasową praktykę, a także mając na względzie Komunikat Nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 marca 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 254/09 w ogólnych zasadach organizacji skoków i zrzutów rozszerzono obowiązki organizatora wskazując, że niezbędne jest również określenie zasad przebywania osób trzecich w miejscu organizowania skoków, zakresu odpowiedzialności podmiotów oraz osób biorących udział w próbach lub zrzutach podczas prób w locie i zrzutów. Przedstawiona w pkt 41 ppkt 12-14 propozycja przepisów jest jednocześnie wykonaniem zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, która zwróciła uwagę, że ryzyko zderzenia i doznania poważnych obrażeń skoczków spadochronowych i osób trzecich w strefie organizacji skoków i zrzutów jest realne. Proponowane zapisy mają przyczynić się do zminimalizowania możliwości powtórzenia się zdarzeń podobnych do tego opisanego w powyższym Komunikacie. Dostosowując przepisy załącznika nr 4 wykreślono m.in. przepis dający skoczkowi możliwość odstąpienia od systematycznej rejestracji ilości skoków i uzyskanego czasu spadania, z uwagi na włączenie tych przepisów do rozporządzenia wydanego na podstawie art. 104 ustawy – Prawo lotnicze. Dodano również przepisy regulujące sposób używania spadochronowych systemów ratowniczych oraz określono kto może układać spadochrony osobowe.

W załączniku nr 5 opisano warunki użytkowania ultralekkich statków powietrznych oraz obowiązki ich użytkowników. Konsekwencją dostosowania przepisów projektu do rozporządzenia nr 216/2008/WE z dnia 20 lutego 2008 r. jest dokładne określenie w definicjach tego załącznika, których ultralekkich statków powietrznych dotyczą niniejsze przepisy. Proponowane obecnie normy nie uległy zasadniczym zmianom, ograniczono się jedynie do zmian koniecznych ze względu na przepisy prawa powszechnie obowiązującego. Wychodząc naprzeciw potrzebom użytkowników m.in. zmieniono przepis dotyczący konfiguracji wymagań technicznych dla omawianych statków wykreślając, że mają być one napędzane przez konwencjonalne śmigło i silnik tlenkowy, co zdaniem projektodawcy przyczyni się do rozwoju tego typu statków powietrznych. Nowością jest także wymóg umieszczenia na tablicy przyrządów ultralekkiego statku powietrznego żaroodpornej tabliczki znamionowej z wygrawerowanymi znakami rozpoznawczymi co ma przyczynić się do zwiększenia możliwości przypisania danych elementów do konkretnego użytkownika.

Przedstawiony projekt został poszerzony o przepisy dotyczące warunków i wymagania dla używania modeli latających. W załączniku nr 6 wyjaśniono podstawowe pojęcia

występujące w tym załączniku. Określono także sposób eksploatacji tych statków powietrznych, mając na uwadze ich specyfikę oraz dotychczasową praktykę.

Mając na uwadze art. 209 ust. 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze w załączniku nr 7 określono warunki ubezpieczenia się od odpowiedzialności cywilnej OC osób eksploatujących statki powietrzne ujęte w przedmiotowym projekcie oraz osób prowadzących działalność szkoleniową oraz ośrodki szkolenia w omawianym zakresie. Konstruując proponowane rozwiązania kierowano się wyłączeniami wynikającymi z rozporządzenia (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. U. L 138 z 30.04.2004, str. 1), co znalazło odzwierciedlenie w ograniczeniu ubezpieczenia modeli latających o masie do 20 kg, bowiem takie statki powietrzne (w tej kategorii) wyróżnia cytowane rozporządzenie nr 785/2004 r.

Ostatnim załącznikiem do projektu rozporządzenia jest sposób prowadzenia ewidencji przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Rozporządzenie wejdzie w życie w dniu następującym po dniu jego ogłoszenia, z uwagi na fakt, iż obowiązujące w tym zakresie rozporządzenie utraci moc z dniem 18 marca 2013 r., istnieje zatem pilna potrzeba niedopuszczenia do powstania luki prawnej w tym obszarze.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) należy podnieść, że projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Na podstawie § 11a ust. 1 uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:

- 1) użytkownicy eksploatujący lotnie, parolotnie, motolotnie, spadochrony, ultralekkie statki powietrzne, bezzałogowe statki powietrzne, w tym modele latające i latawce;
- 2) organizatorzy skoków spadochronowych;
- 3) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. Konsultacje społeczne:

Niniejszy projekt został przekazany do konsultacji z następującymi podmiotami:

- 1) A. Gdański - Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Powstańców Warszawy 36, 83-000 Pruszcz Gdański
- 2) Adams' School of PPG Andrzej Adamek, ul. Chemiczna 15, 44-121 Gliwice;
- 3) Aeroklub Białostocki, ul. Ciołkowskiego 2, 15-602 Białystok;
- 4) Aeroklub Bielsko-Bialski, ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała;
- 5) Aeroklub Częstochowski, ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 4, 42-200 Częstochowa;
- 6) Aeroklub Elbląski, ul. Lotnicza 8 b, 82-300 Elbląg;
- 7) Aeroklub Gliwicki, 44-100 Gliwice;
- 8) Aeroklub Jeleniogórski, ul. Łomnicka-Lotnisko, 58-500 Jelenia Góra;
- 9) Aeroklub Kielecki, ul. Jana Pawła II 9, 26-001 Masłów;
- 10) Aeroklub Krakowski, Al. Jana Pawła II 17, 30-969 Kraków;
- 11) Aeroklub Kujawski, ul. Toruńska 160, 88-100 Inowrocław;
- 12) Aeroklub Leszczyński, ul. Szybowników 28, 64-100 Leszno;
- 13) Aeroklub Lubelski w Radawcu, Radawiec Duży – Lotnisko, 21-030 Motycz;
- 14) Aeroklub Łódzki, ul. Gen. St. Maczka 36, 94-328 Łódź;
- 15) Aeroklub Mielecki, ul. Kosmonautów – Lotnisko, 39-300 Mielec;
- 16) Aeroklub Opolski, Polska Nowa Wieś – Lotnisko; 46-070 Komprachcice;
- 17) Aeroklub Podkarpacki, ul. Żwirki i Wigury 9, 38-400 Krosno;
- 18) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia, 00-906 Warszawa;
- 19) Aeroklub Poznański, Lotnisko Kobylnica, 62-006 Poznań;
- 20) Aeroklub Północnego Mazowsza, Sierakowo 56, 06-300 Przasnysz;
- 21) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332 skr. poczt. 117, 44-200 Rybnik;
- 22) Aeroklub Rzeszowski, Jasionka – Lotnisko, 36-002 Rzeszów;
- 23) Aeroklub Słupski, ul. Kilińskiego 11, 76-200 Słupsk;
- 24) Aeroklub Szczeciński, ul. Przestrzenna 10, 70-800 Szczecin;
- 25) Aeroklub Śląski w Katowicach, Lotnisko Muchowiec, 40-271 Katowice;
- 26) Aeroklub Warmińsko-Mazurski, ul. Sielska 34, 10-802 Olsztyn;
- 27) Aeroklub Warszawski, ul. Księżycowa 1, 01-934 Warszawa;
- 28) Aeroklub Wrocławski, Lotnisko Szymanów, 51-180 Wrocław;
- 29) Aeroklub Ziemi Lubuskiej, ul. Skokowa 18, 66-015 Przylep;
- 30) Aeroklub Ziemi Piłskiej, ul. Lotnicza 12; 64-920 Piła;

- 31) Aeroklub Ziemi Zamojskiej, Mokre 115, 22-400 Zamość;
- 32) AEROKRAK Szkoła Latania Rekreacyjnego, Podolany 60, 32-420 Podolany;
- 33) AEROTEKA Sp. z o.o., ul. 3 Maja 49, 05-080 Izabelin;
- 34) AIRACTION Szkoła Latania, ul. Andersa 7K, 42-200 Częstochowa;
- 35) AIRPOL
- 36) ALBATROS Wojciech Owczarz, ul. Cegielniana 41, 43-300 Bielsko-Biała;
- 37) Aloha Aviation TOMASZ CHODYRA, ul. Batorego 4, 59-700 Bolesławiec;
- 38) ALTI - Szkoła Paralotniowa, ul. Isepnicka 29, 34-315 Międzybrodzie Żywieckie;
- 39) Altus Szkoła Pilotażu Paralotni, ul. Osikowa 48, 40-181 Katowice;
- 40) AOPA Poland
- 41) AOS Politechniki Rzeszowskiej, Bezmiechowa Górna 111, 38-600 Lesko;
- 42) Atmosfera Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Jaworowa 23, 05-830 Nadarzyn;
- 43) AVIA-TECH Szkoła Lotnicza, ul. Zagórze 1, 38-400 Krosno;
- 44) AVIATION SERVICE Stanisław Nowakowski, ul. Gen. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 45) AVIATOR- Mieczysław Matyasik, ul. Elbląska 45, 87-100 Toruń;
- 46) AVIATOR Świętokrzyska Szkoła Latania, Bilcza, ul. Leśna 2, 26-026 Morawica; PARAPASJA Jan Lidke, ul. Elsnera 11/2 B, 94-504 Łódź;
- 47) AXON POLSKA Krzysztof Romicki, ul. Wielicka 36, 02-657 Warszawa;
- 48) BB-Aero, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;
- 49) Beskid-Paragliding - Tomasz Zarzecki, ul. Skośna 11, 43-370 Szczyrk;
- 50) Bielik - Ryszard Najman, Os. XXV - lecia 22/19, 58-260 Bielawa;
- 51) Bieszczadzka Szkoła Paralotniowa, ul. Ossolińskich 8a, 38-600 Lesko;
- 52) Bravo-Delta M. Cedro, ul. Warszawska 254, 25-414 Kielce;
- 53) Centralna Szkoła Szybowcowa AP; ul. Szybowników 28; 64-100 Leszno;
- 54) Cloudbase Szkoła Paralotniowa, ul. Zegrzyńska 83/23, 05-120 Legionowo;
- 55) DRAGON Paralotniowa Szkoła Latania Tomasz Kudaszewicz, ul. Wyszyńskiego 9 m 94, 15-888 Białystok;
- 56) Dynamic Sport Wojciech Pierzyński, ul. Reja 5, 05-070 Sulejówek;
- 57) EASYAIR D. Malec s.j., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 58) FALCO Marcin Sokół, ul. Wołowska 44/23, 02-583 Warszawa;
- 59) Feniks Szkoła Latania, ul. Rozwodowska 21 A, 61-334 Poznań;
- 60) FHU "TARM" - SkyDive Toruń, ul. Hippiiczna 22, 86-005 Białe Błota;
- 61) Fly Adventure Szkoła Sportów Lotniczych, ul. Blankowa 15/17, 58-314 Wałbrzych;
- 62) Flytronic Sp. z o.o., ul. Bojkowska 43, 44-100 Gliwice;
- 63) GAGARIN Lubelska Szkoła Paralotniowa, Łucka Kolonia 9, 21-100 Lubartów;
- 64) Grzegorz Trzeciak – Bezzałogowce.pl, ul. Heliosa 27A/1, 80-180 Gdańsk-Kowale;
- 65) HENOR Szkoła Motolotniowa Henryk Orwat, Powodowo 1, 64-200 Wolsztyn;
- 66) HEY PILOT Aleksander Opoczyński, ul. Karmelicka 48/3, 31-128 Kraków;
- 67) Instytut Lotnictwa, al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa.
- 68) JANKI Grzegorz Jankiewicz, ul. Dolna 17 B, 15-641 Klepacz;
- 69) KAMIL MAŃKOWSKI "PROPPG", Podolany 60, 32-420 Gdów;
- 70) KLIF Gdyńska Szkoła Paralotniowa, ul. Gorczykowa 4D4, 81-591 Gdynia;
- 71) KOMPOL - Szkoła Motolotniowa Alojzy Dermbach, Chmielewo 20, 06-150 Świercze;
- 72) LANG, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;
- 73) LET SK WILGA, Łakta Górna 284, 32-731 Żegocina;
- 74) Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczpospolitej Polskiej - LAF RP, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo;
- 75) LZP-N AERO-KROS

- 76) MOTO-LOT DG, ul. Kozacka 54/9, 87-100 Toruń;
- 77) Nauka Latania Marcin Tobiszewski, ul. Manteuffla 9 m 33, 03-988 Warszawa;
- 78) Omega Szkoła Spadochronowa, Malawa 124, 36-007 Krasne;
- 79) OSL Krzysztof Jurkiewicz, ul. Szosa Chełmońska 129/40, 87-100 Toruń;
- 80) Ośrodek Szkolenia Spadochronowego NORMAL Piotr Jafernik, ul. Cieszyńska 319, 43-300 Bielsko-Biała;
- 81) Parabara.eu Bartosz Kamiński, ul. Batalionu "Zośka" 3/306, 45-282 Opole;
- 82) Paralotnie Kamil Antkowiak, ul. Kamienna 72a, 84-230 Rumia;
- 83) Paralotniowa Szkoła Albatrosów, ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
- 84) Parapaltech" Andrzej Palenik, ul. Kamieniec Górny 28, 34-470 Czarny Dunajec;
- 85) Para-Sol Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Zielonogórska 35 a/5, 66-016 Czerwieńsk;
- 86) PARASTYLE Sylwia Grzybowska, ul. Gen. S. Maczka 4, 37-700 Przemyśl;
- 87) Pat.Paragliding - Extreme, ul. Miłkowskiego 21, 62-800 Kalisz;
- 88) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
- 89) Polskie Linie Lotnicze LOT S. A.;
- 90) Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe - PSP, ul. Nad Wisłą 4A, 04-987 Warszawa;
- 91) Polskie Stowarzyszenie Sportów Powietrznych, ul. Żytnia 15/12, 01-014 Warszawa;
- 92) Port Lotniczy Poznań – Ławica sp. z o.o.;
- 93) Port Lotniczy „Rzeszów – Jasionka” sp. z o.o.;
- 94) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.;
- 95) Port Lotniczy Gdańsk sp. z o.o.;
- 96) Port Lotniczy Lublin
- 97) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta sp. z o.o.;Port Lotniczy Szczecin – Goleniów sp. z o.o.;
- 98) , Port Lotniczy Wrocław S. A.;
- 99) POZ Airport Services sp. z o.o.;
- 100) Poznańska Szkoła Latania na Paralotniach s.c., Os. Rusa 137/2, 61-245 Poznań;
- 101) PROAVIATION FPHU Andrzej Skowron, ul. Plażowa 11 a, 38-200 Jasło;
- 102) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
- 103) Rada Przedstawicieli Linii Lotniczych w Polsce "Barip";
- 104) Roman Kipisz – Przedsiębiorstwo Handlowo-Inwestycyjne „ERKA” ;
- 105) SILVAIR Sp. z o.o., Al. Komisji Edukacji Narodowej 93/B3, 02-777 Warszawa;
- 106) SKOCZEK Szkoła Spadochronowa, ul. Podtatrzańska 7, 34-400 Nowy Targ;
- 107) SKRZYDŁO - Wojskowy Klub Spadochronowy, ul. Wileńska 14 56-408 Oleśnica;
- 108) Sky Catering sp. z o.o.;
- 109) Sky Taxi sp. z o.o.;
- 110) Sky Trekking Szkoła Latania Rekreacyjnego, Pl. Zamkowy 4, 89-100 Nakło n/Notecią;
- 111) SKYDIVE MAZURY Sp. z o.o., ul. M. Skłodowskiej Curie 24/25, 10-112 Olsztyn;
- 112) Skydive.PL Sp. z o.o., ul. Kraljevaska 20/10, 65-945 Zielona Góra;
- 113) SkyDive-Club 3Miasto, ul. Słoneczna 1/4, 81-198 Mosty;
- 114) Small Planet Airlines sp. z o.o.;
- 115) Sprintair Cargo sp. z o.o.;
- 116) Sprintair S. A.;
- 117) SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 118) Stowarzyszenie Instruktorów Lotniowych i Paralotniowych, ul. Rydygiera 11/4, 50-248 Wrocław;
- 119) Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego EAA 991;
- 120) Swissport Poland sp. z o.o.;
- 121) Szkoła Bezpiecznego Latania Tomasz Wesołowski, ul. Myśliwska 47, 43-370 Szczyrk;

- 122) Szkoła Latania Arkadiusz Pomarański, ul. Rydygiera 11/4, 50-248 Wrocław;
- 123) Szkoła Latania na Paralotniach "MUMINEK" Dariusz Cisek, ul. Legionów 214/7, 87-100 Toruń;
- 124) Szkoła Paralotniowa Fly2Live, ul. Wicherkiewiczowej 2d/6, 64-500 Szamotuły;
- 125) Szkoła Paralotniowa Tomasz Wójcik, ul. Zakopiańska 2B/55, 30-418 Kraków;
- 126) Szkoła Pilotażu Paralotni "Fly School" Jacek Gocyla, ul. Staszica 86, 41-300 Dąbrowa Górnicza;
- 127) Szkoła Spadochronowa Marcin Laskowski, ul. Św. Ducha 88/I/31, 88-100 Inowrocław;
- 128) Szkoły Swobodnego Latania "Glajt", ul. Młyńska 11/11, 78-100 Kołobrzeg;
- 129) Szybie Sprzętu Sportowego Bogusław Pelczar, ul. Północna 141, 38-422 Krościenko Wyżne;
- 130) SZZ Airport Services sp. z o.o.;
- 131) TOP Wojciech Łuczyński, ul. Wiązowa 132, 43-378 Rybarzowice;
- 132) Travel Service Polska sp. z o.o.;
- 133) UAVS Poland Sp. z o.o.al. A. Mickiewicza 30 30-059 Kraków
- 134) WAS - KRK Airport Services sp. z o.o.;
- 135) WB Electronics;
- 136) Welcome Airport Services sp. z o.o.;
- 137) Wielkopolskie Stowarzyszenie Lotnicze, ul. Międzychodzka 7c/9, 60-371 Poznań;
- 138) WRO-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o.;
- 139) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 140) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/4, 00-924
- 141) Warszawa;
- 142) Forum Związków Zawodowych, Plac Teatralny 4, 85-069 Bydgoszcz;
- 143) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03 - 973 Warszawa;
- 144) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Klonowa 6, 00-591
- 145) Warszawa;
- 146) Business Centre Club - Związek Pracodawców Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136
- 147) Warszawa;
- 148) Związek Rzemiosła Polskiego skr. poczt. 54, 00-952 Warszawa;
- 149) Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Linii Lotniczych RP;
- 150) Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
- 151) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego PLL LOT S.A.;
- 152) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych;
- 153) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych;
- 154) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.;
- 155) Związek Zawodowy Pracowników Służb Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

W ramach konsultacji społecznych projekt był przedmiotem spotkań z podmiotami, które zgłosiły w terminie swoje uwagi i wnioski do projektu. W dniach 5-8 lutego 2013 r. w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego w Warszawie odbyły się konsultacje w wyniku, których część uwag została uwzględniona i niektóre przepisy projektu zostały doprecyzowane.

Omówienie uwag zgłoszonych do projektu w toku konsultacji społecznych zawiera załącznik do uzasadnienia.

Uwagi, które wpłynęły do Urzędu Lotnictwa Cywilnego po terminie nie zostały uwzględnione.

Nie uwzględniono między innymi zgłoszonego przez Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie wniosku o wyłączenie z zastosowanie przepisów ustawy – Prawo lotnicze przepisów wymienionych w § 2 ust. 1 projektu rozporządzenia statków powietrznych, o których mowa w lit b załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, z uwagi na fakt, że w przypadku gdy są to ultralekkie statki powietrzne lub budowane pojedynczo są to statki kategorii specjalnej.

3. Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżet jednostek samorządu terytorialnego:

Wprowadzenie niniejszej regulacji nie powoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa ani budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny:

Regulacja pozostanie bez wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

5. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców:

Projektowana regulacja stwarza ramy prawne do przejrzystego użytkowania statków powietrznych objętych zakresem jego regulacji. Tym samym projekt rozporządzenia przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa użytkowania statków powietrznych. Element bezpieczeństwa jest istotnym elementem budującym zaufanie, a także zainteresowanie formami aktywności lotniczej wykonywanej przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą czy rekreacyjną z wykorzystaniem statków powietrznych objętych zakresem regulacji. Projektowana regulacja znosi bariery utrudniające stosowanie nowoczesnych i perspektywicznych technologii. Tym samym wzrośnie konkurencyjność i przedsiębiorczość podmiotów wykonujących działalność lotniczą, gdyż będą mogły zaoferować swoim potencjalnym klientom usługi, które będą się odbywać według jasnych i przejrzystych reguł uwzględniających zasady bezpieczeństwa. Projektowane rozporządzenie nie nakłada na producentów statków powietrznych dodatkowych, w stosunku do już obowiązujących powinności, które pociągałyby za sobą dodatkowe koszty. Jednocześnie zmniejsza obciążenia dla przedsiębiorców związane z dotychczasowym uzgadnianiem z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego niektórych dokumentów.

6. Wpływ na poziom bezpieczeństwa związanego z wykonywaniem lotów z użyciem statków powietrznych objętych regulacją projektowanego rozporządzenia:

Mając na uwadze poziom bezpieczeństwa związanego z wykonywaniem lotów z użyciem przedmiotowych statków powietrznych, projektodawca kierował się koniecznością osiągnięcia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa dla osób użytkujących statki powietrzne, oraz osób trzecich. Pod pojęciem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, należy rozumieć stan kontroli nad ewentualnymi negatywnym następstwami związanym z eksploatacją między innymi

balonów czy modeli latających. Stan takiej kontroli wykazały dotychczasowe doświadczenia związane między innymi z nadzorem oraz obserwacją podmiotów zaangażowanych w działalność lotniczą, poprzez przestrzeganie norm, czyli reguł postępowania, które z założenia stanowią zabezpieczenie przed ryzykiem negatywnych następstw.

Wpływ na opracowanie przedmiotowej regulacji w zakresie wykonywania lotów z użyciem statków powietrznych objętych niniejszym projektem miały również incydenty lotnicze z udziałem modeli latających odnotowane w ECCAIRS (European Co-Ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems). Ponadto do czasu opracowania załącznika 6 brak było regulacji prawnych dotyczących zasad wykonywania lotów przez modele latające w przestrzeni powietrznej. W związku z powyższym, przedmiotowa regulacja wpłynie na podniesienie bezpieczeństwa operacji z użyciem modeli latających dla innych użytkowników przestrzeni powietrznej.

Od strony personelu lotniczego bezpieczeństwo wykonywania lotów na statkach powietrznych objętych projektowanym rozporządzeniem gwarantuje obowiązek posiadania przez pilotów i skoczków spadochronowych stosownych świadectw kwalifikacji, które uzyskuje się m. in. po odbyciu szkoleń teoretycznych i praktycznych oraz zweryfikowaniu w czasie egzaminów państwowych posiadania wymaganej wiedzy i umiejętności. Projektowane rozporządzenie nie wyłącza stosowania przepisów ustawy - Prawo lotnicze dotyczących obowiązku posiadania świadectw kwalifikacji dla wykonywania określonych czynności lotniczych, a zatem projektowana regulacja nie obniża w tym zakresie poziomu bezpieczeństwa wykonywanych lotów.

7. Wpływ na poziom obciążeń administracyjnych:

a) Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

Po stronie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego projekt rozporządzenia w zakresie dotyczącym działalności lotniczej wykonywanej przy użyciu modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 25 kg nie spowoduje istotnego wzrostu obciążeń związanego z wykonywaniem dodatkowych czynności urzędowych, w tym wykonywanych na rzecz pilotów bezzałogowych statków powietrznych, którzy jeżeli będą wykonywać czynności inne niż rekreacyjne lub sportowe będą musieli uzyskać, tak jak dotychczas, świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w art. 95 ust. 2 pkt 5a ustawy - Prawo lotnicze, bez względu na masę startową statku powietrznego

b) Osób wykonujących loty statkami powietrznymi oraz instruktorów, w tym przedkładania dowódcy pisemnego oświadczenia o charakterze udziału w danym locie.

Projekt rozporządzenia nie wpływa na poziom obciążeń administracyjnych osób wykonujących loty statkami powietrznymi oraz instruktorów pod kątem obciążeń związanych z uzyskiwaniem określonych uprawnień do wykonywania tych lotów lub czynności instruktorskich. Projektowane rozporządzenie nie wprowadza bowiem żadnych zmian w porównaniu z

dotychczasowym stanem prawnym w zakresie konieczności uzyskania świadectwa kwalifikacji oraz wpisywanych do niego uprawnień.

Projekt rozporządzenia w zakresie konieczności przedkładania dowódcy statku powietrznego pisemnego oświadczenia o charakterze udziału w locie (rozdział 7 załącznika nr 3), nie będzie powodował barier biurokratycznych pociągających, dodatkowych kosztów. W tym zakresie wystarczającym będzie zachowanie zwykłej formy pisemnej.

8. Wpływ na rynek pracy:

Przepisy projektowanego rozporządzenia nie wpłyną na rynek pracy.

Tabela nr 1 - uwagi z konsultacji społecznych do części normatywnej projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| Lp. | Konsultant społeczny | Przepis, którego uwaga dotyczy | Treść uwagi | Stanowisko ULC |
|-----|----------------------|--------------------------------|--|---|
| 1. | Krzysztof Będkowski | § 2 | <p>„Dlaczego w myśli rozporządzenia nie wolno wykorzystywać samolotu, śmigłowca, motoparalotni, wiatrakowca i innych (sprzęt, o którym mowa w załączniku II do Rozporządzenia WE 216/2008 lit. e, e, f, g, j) do prowadzenia działalności gospodarczej, a taką możliwość dopuszcza się dla lotni, paralotni i np. motolotni? W poprzedniej wersji rozporządzenia w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy Prawo Lotnicze napisane było, że w/w sprzęt może być wykorzystywany wyłącznie w celu szkolenia, rekreacji, sportu i innej działalności niezwiązanej z wykonywaniem przewozu lotniczego. Czy ULC ma świadomość co proponowana zmiana zapoczątkuje? We wrześniu 2012 w polskiej ewidencji USP było wpisanych ponad 160 samolotów ultralekkich, z czego ponad 80 zarejestrowanych było na firmy, a nie na osoby prywatne. Spośród wspomnianych ponad 80 samolotów ultralekkich było zaledwie 18 zarejestrowanych na ośrodki szkolenia. Oznacza to, że bardzo duży udział w polskim lotnictwie ultralekkim mają firmy, które wykorzystują samoloty na własny użytek właśnie w prowadzeniu działalności gospodarczej. Wprowadzenie w/w zmiany spowoduje, że firmy nie będą mogły używać samolotu ultralekkiego w prowadzeniu własnej działalności gospodarczej, a co za tym idzie przestaną być zainteresowane zakupem samolotów i wpisywaniem ich do polskiej ewidencji. Warto nadmienić, że samoloty ultralekkie nie są wykorzystywane komercyjnie do przewozu osób, a tylko na własny użytek firmy. Wprowadzenie takiej zmiany pograży rynek podmiotów produkujących i importujących samoloty ultralekkie, ponieważ firmy nie będą mogły kupić i wykorzystywać samolotu ultralekkiego. Czarny scenariusz, który będzie miał miejsce po wprowadzeniu w/w zmiany pokaże, że "firmowe" samoloty ultralekkie znajdą się w zagranicznych rejestrach, a straci na tym polskie lotnictwo. Wprowadzenie w/w zapisu nie będzie miało żadnych skutków podnoszących bezpieczeństwo eksploatacji USP, a jedynie negatywne skutki”.</p> | <p>Stanowisko ULC</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Przepis § 2 ust. 1 pkt 2 otrzymuje następującą treść:</p> <p>„2) inne niż wymienione w pkt 1 statki powietrzne używane w celach niezwiązanych z wykonywaniem przewozu lotniczego, o których mowa w lit. e, f, g oraz j załącznika II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008/WE z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. U. L 79 z 19.3.2008, str. 1-49, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 216/2008”;</p> <p>„Natomiast statki powietrzne, o których mowa w lit. c załącznika II do rozporządzenia nr 216/2008 jako statki amatorskie nie mogą być używane w działalności gospodarczej, co zostało ujęte w nowym § 2 ust. 1 pkt 3.</p> |

Tabela nr 1 - uwagi z konsultacji społecznych do części normatywnej projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----------------------|---|------------------|--|--|
| 2. www.inforlex.pl | Aeroklub Polski | § 2 | <p>Proponuje się dopisanie ust. 7 w brzmieniu: Wyłącza się z zastosowania przepisów ustawy w zakresie art. 123 ust. 1b i 1d statki powietrzne o których mowa w §2 ust. 1 pkt 1. Zdaniem AP nie ma podstaw aby zrównywać prawnie status np. lotni i samolotu akrobacyjnego w sytuacji wykonywania lotów próbnych, akrobacyjnych czy pokazów lotniczych. Ewentualne konsekwencje wynikające z niewielkiej masy oraz prędkością niewspółmierne do wymogów nakładanych tymi zapisami.</p> | <p>Uwaga uwzględniona Przepis § 2 ust. 9 został zmieniony w stosunku do lotni, paralołtni oraz modeli latających.</p> |
| 3. | Dariusz Cisek | § 2 ust. 1 pkt 1 | <p>„W § 2.1 wyłączono m.in lotnie, paralołtnie, spadochrony z art. 160 ust. 3 pkt. 6 (obowiązek certyfikacji projektowania, produkcji i obsługi), a jednocześnie w załącznikach (lotnie pkt 8.1, paralołtnie pkt 8.1, spadochrony pkt 9.1) zachowano ten obowiązek. Jeżeli jest to niedopatrzenie, powstała wewnętrzna sprzeczność. Jeżeli jest to działanie celowe i chodzi o inny proces, "inną certyfikację" niż w ustawie, to jest to błąd w sztuce prawodawczej, gdyż różne rzeczy (procesy) nie mogą mieć tej samej nazwy”.</p> | <p>Uwaga uwzględniona. W projekcie rozporządzenia, w przypadkach opisanych w załącznikach chodzi o zatwierdzenie, a nie o certyfikację w rozumieniu art. 160 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze. Przepisy projektu rozporządzenia zostały odpowiednio zmienione.</p> |
| 4. | Mariusz Nowacki/Grzegorz Siwik Polskie Stowarzyszenie Paralołtniowe | § 2 ust. 1 pkt 1 | <p>Wnosimy o wyłączenie z zastosowania przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze artykułu 93a ust. 2, statków powietrznych wymienionych w paragrafie 2 ust. 1 pkt. 1). Przepis ten przewiduje rejestrację innych miejsc startów i lądowań zwanych też terenami przygodnymi - tak jak lądowisk. Nie jest nam znane uzasadnienie wprowadzenia tego przepisu. W trakcie prac nad zmianą ustawy Prawo lotnicze przepis art. 93a wprowadzono właśnie po to aby uniknąć rejestrowania tego typu terenu. Przepuszczamy, że został popełniony błąd legislacyjny. Wnosimy o wyłączenie z zastosowania przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze artykułu 123 ust 1b oraz art.123 ust.1d w stosunku do statków powietrznych o masie własnej poniżej 70 kg. Przepisy te przewidują odpowiednio konieczność uzyskiwania zgody lub powiadomienia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o zamiarze zorganizowania pokazów lotniczych. Przepis ten podyktowany jest względami bezpieczeństwa publicznego. W przypadku statków powietrznych o masie poniżej 70 kg niebezpieczeństwo w praktyce nie istnieje. Pokazy pojedynczej paralołtni organizowane są często spontanicznie dla niewielkiej grupy osób. Obowiązek wcześniejszej</p> | <p>Uwaga częściowo uwzględniona Regulacja zawarta w art. 93a ustawy – Prawo lotnicze zawiera błąd. ULC podejmie stosowne kroki celem wyeliminowania tego przepisu z porządku prawnego wykorzystując do tego celu instytucję sprostowania błędu, o którym mowa w dziale IV rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”. Wyłączenie stosowania art. 93a ustawy – Prawo lotnicze w niniejszym projekcie usankcjonowało by błąd co uniemożliwiło by jego sprostowanie. ULC stoi na stanowisku, że nie można przepisami rozporządzeń prostować błędnej regulacji ustawowej. Jednakże należy mieć na uwadze fakt, że zgłoszona uwaga częściowo została uwzględniona w zakresie wyłączenia lotni, paralołtni oraz modeli latających z przepisów dotyczących organizacji pokazów lotniczych</p> |

Tabela nr 1 - uwagi z konsultacji społecznych do części normatywnej projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | | |
|-----------------|-------------------|-------------------------------------|--|---|--|---|
| www.inforlex.pl | 5. | Aeroklub Polski | § 2 ust. 1 | <p>informacji o tego typu pokazuje nie ma praktycznego uzasadnienia. Obowiązek ten będzie spełniony w przypadku pokazów innych statków powietrznych w których udział będą brały parolotnie. W razie wątpliwości proponujemy wyłączenie to zastosować tylko do lotni i parolotni o masie własnej poniżej 70 kg.</p> <p>Proponuje się dopisanie art. 93a ust 2 ustawy, jako regulacji wyłączonych z zastosowania mocą niniejszego rozporządzenia.</p> <p>W opinii AP nakładanie obowiązku rejestracji lądowiska w sytuacji kiedy dany teren jest wykorzystywany do startów i lądowań częściej niż 14 dni w roku, zapewnione jest bezpieczeństwo oraz właściciel nieruchomości gruntowej wyraził zgodę na wykorzystanie danego terenu do wykonywania startów i lądowań, jest nadmiernie rygorystyczne, niecelowe i całkowicie nieuzasadnione. Większość terenów wykorzystywanych do startów i lądowań np. parolotni nie spełnia definicji określonej przepisami ustawy Prawo Lotnicze, co nie uchybia bezpieczeństwu wykonywania lotów”.</p> | <p>Uwaga częściowi została uwzględniona w zakresie wyłączenia lotni, parolotni oraz modeli latających z przepisów dotyczących organizacji pokazów lotniczych (§2 ust. 9).</p> <p>Uwaga nieuwzględniona Regulacja zawarta w art. 93a ustawy – Prawo lotnicze zawiera błąd. ULC podejmie stosowne kroki celem wyeliminowania tego przepisu z porządku prawnego wykorzystując do tego celu instytucję sprostowania błędu, o którym mowa w dziale IV rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”. Wyłączenie stosowania art. 93a ustawy – Prawo lotnicze w niniejszym projekcie usankcjonowało by błąd co uniemożliwiło by jego sprostowanie. ULC stoi na stanowisku, że nie można przepisami rozporządzeń prostować błędnej regulacji ustawowej.</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona. Załącznik nr 6 do rozporządzenia dotyczy tylko lotów wykonywanych przez modele latające, wykonujące loty w warunkach VLOS. Zasady wykonywania lotów przez Bezzałogowe statki powietrzne wykonujące loty w warunkach BVLOS zostaną opracowane w rozporządzeniu z art. 126. ustawy - Prawo lotnicze.</p> |
| 6. | Grzegorz Trzeciak | § 2 ust. 1 pkt 1 lit. d oraz ust. 5 | <p>„W § 2 pkt 1) ppkt d, jako rodzaj statków powietrznych wyłączonych z zastosowania art. 31, 32, rozdziału 2 w dziale III, art. 45, 46 ust. 2, 48, 49, 52, 53, 53c, 159 ust. 1 oraz art. 160 ust. 3 pkt. 6 znajdują się bezzałogowe statki powietrzne. Jednakże w zamyśle projektu ma to dotyczyć tylko BSP o masie startowej nie większej niż 25 kg.</p> <p><u>Określenie granicy masy startowej BSP jest błędem. z punktu widzenia naczelnej idei, która spowodowała konieczność powstania zarówno Rozporządzenia jak również Ustawy Prawo Lotnicze. Tą ideą jest BEPIECZENSTWO LOTÓW, a więc, z jednej strony ograniczanie ryzyka zdarzenia lotniczego, z drugiej takie ustalenie zasad, aby w razie zaistnienia zdarzenia - sprawą bezdyskusyjną było kto ponosi winę.</u></p> <p>Z punktu widzenia jakiegokolwiek samolotu załogowego nie ma najmniejszego znaczenia czy zderzy się on z obiektem o masie startowej 25 kg, 24,9 kg czy też 23 kg. W każdym przypadku</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona. Załącznik nr 6 do rozporządzenia dotyczy tylko lotów wykonywanych przez modele latające, wykonujące loty w warunkach VLOS. Zasady wykonywania lotów przez Bezzałogowe statki powietrzne wykonujące loty w warunkach BVLOS zostaną opracowane w rozporządzeniu z art. 126. ustawy - Prawo lotnicze.</p> | | |

| | | |
|------------------------|--|---|
| <p>www.inforlex.pl</p> | | <p>najbardziej prawdopodobnym rezultatem będzie katastrofa lotnicza. Co więcej, tak samo zadziałać może obiekt o masie 15 kg lub 10 kg.</p> <p>Tym samym wprowadzenie ograniczenia masy startowej (MTOM) dla BSP, staje się nie tylko elementem zmniejszającym niebezpieczeństwo zdarzenia lotniczego, ale wręcz go zwiększającym, a to z uwagi na ograniczenie wagiowe skutkujące niemożnością umieszczenia rozbudowanych systemów ostrzegawczych. Wyłączenie BSP o masie startowej poniżej 25 kg z zastosowania Art 126 pkt 2, spowoduje, że w powietrzu zaczną się pojawiać platformy w masie np. 24 kg, np. bez urządzeń umożliwiających nawigację.</p> <p>Graniczna masa startowa istniała w przeszłości, w odniesieniu do modeli latających, jednakże od tamtych czasów postęp spowodował, że zapis ten nie spełnia już swojego zadania, wobec miniaturyzacji podzespołów sterujących i napędowych.</p> <p>W związku z powyższym należy zastąpić granicę masy startowej (niezależnie od tego, ile kilogramów miałyby wynosić) innym czynnikiem pozwalającym bezdyskusyjnie określić czy dany bezałogowy statek powietrzny jest wyłączony z zastosowania niektórych artykułów Ustawy Prawo Lotnicze.</p> <p>Wnioski:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzić klasę statków powietrznych „bezałogowe statki powietrzne” i w tej klasie zawrzeć także modele latające (w tym modele latające wg „widoku z kabiny” - FPV) oraz latawce. 2. Wprowadzić rozgraniczenie pomiędzy pojęciem „model latający”, a „bezałogowy statek powietrzny” w oparciu o zasięg lotu - Modele latające to bezałogowe statki powietrzne, których lot odbywa się tylko w zasięgu wzroku, nieuzbrojonym okiem, osoby sterującej. <p>Dzięki temu rozwiązaniu będzie można zarówno bezspornie określić z czym mamy do czynienia, ale także zakres odpowiedzialności osób sterujących poszczególnymi aparatami.</p> <p>Jednocześnie będzie można określić jakimi dokumenty wymagane</p> |
|------------------------|--|---|

Tabela nr 1 - uwagi z konsultacji społecznych do części normatywnej projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|------------------|------------------------------|-------------------------|---|--|
| www.inforflex.pl | Artur Janczak PHU „Artur” | § 2 ust. 1 pkt 1 lit. e | będą do wykonywania działalności gospodarczej z użyciem BSP (w rozumieniu niniejszych poprawek) lub też modeli lub latawców” po co jest podkreślenie „w tym spadochrony ratownicze”? | <p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Przepts „w tym ratownicze” jest niezbędny ponieważ w obowiązującym jeszcze rozporządzeniu o rejestrze statków powietrznych spadochrony ratownicze są nadal wymienione, stąd też to wyłączenie dla jednoznaczności interpretacji obu rozporządzeń.</p> <p>Uwaga dotyczy przepisu, który obecnie ma takie samo brzmienie (vide § 1 ust. 1 pkt 1 lit e) obowiązującego rozporządzenia)</p> |
| 8. | Aeroklub Polski | § 2 ust. 1 pkt 2 | jest „z wykonywaniem działalności gospodarczej” powinno być „z wykonywaniem przewozu lotniczego” Proponowane przez legislatora rozszerzenie zakresu zastosowania w stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia jest całkowicie niezasadne. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż większość samolotów ultralekkich figurujących w ewidencji jest własnością osób prawnych a nie osób fizycznych i jest wykorzystywana do prowadzenia działalności gospodarczej jako środek transportu dla osób posiadających odpowiednie uprawnienia. Proponowana zmiana w opinii AP spowoduje z dużą dozą prawdopodobieństwa wyzbywanie się przez podmioty takich statków powietrznych, oraz spadek zainteresowania ich zakupem, ponieważ posiadanie samolotu nie będzie mogło być kwalifikowane jako koszt uzyskania przychodu a co za tym idzie nie będzie też możliwości odliczenia podatku VAT. Zgodnie z treścią art. 21 ust. 2 pkt 3 ustawy do kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego należy nadzorowanie i kontrolowanie przestrzegania przepisów w zakresie lotnictwa cywilnego i lotniczej działalności gospodarczej – zdaniem AP proponowana w rozporządzeniu zmiana jest nie tożsama znaczeniowo z przepisem Prawa Lotniczego, a nadmiernie rozszerzająca, przez co sprzeczna z ustawą. | <p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>§ 2 ust. 1 pkt 2 został zmieniony. Vide stanowisko ULCL do pkt 1.</p> |
| 9. | Marek Stolorz | § 2 ust. 1 pkt 2 | W ocenie pytającego w chwili obecnej dochodzi do próby | <p>Uwaga uwzględniona.</p> |

Tabela nr 1 - uwagi z konsultacji społecznych do części normatywnej projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | |
|-------------------------|-------------------|---|--|
| <p>www.inforflex.pl</p> | <p>Z.M. PAMET</p> | <p>restrykcyjnego zaostżenia przepisów polegającego na uniemożliwieniu wykorzystania samolotów ultralekkich będących zarówno na wyposażeniu firm jak i w rękach prywatnych do prowadzenia działalności gospodarczej innej niż przewóz lotniczy w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów albowiem: Wiele z obecnie zarejestrowanych (około 80 szt.) samolotów ultralekkich jest na firmy, a i te zarejestrowane na osoby prywatne w wielu przypadkach są wykorzystywane do prowadzenia działalności gospodarczej na zasadzie użyczenia. Zatem obecnie wszelkie koszty z takiej działalności tj. faktury za paliwo, ubezpieczenie, hangarowanie, przeglądy, remonty itp. mogą być księgowane jako koszt uzyskania przychodu.</p> <p>Tymczasem po wprowadzeniu ww. rozporządzenia nie tylko nie będzie można tych kosztów księgować zgodnie z ich faktycznym przeznaczeniem i pozyskaniem - zatem niezgodnie ze stanem faktycznym nie będą one stanowiły kosztów uzyskania przychodu. Taki stan rzeczy będzie uniemożliwiał prawidłowe rozliczenie np. kosztów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej np.: delegacji i dojazdu (dolutu) do kontrahenta. Ostatecznie proponowany zapis wspomnianego przepisu może uniemożliwić jakiegokolwiek zarobkowanie na samolotach ultralekkich nie tylko przez ich właścicieli ale również przez mechaników lotniczych, którzy opierają swoją działalność gospodarczą na remontach i przeglądach samolotów ultralekkich, czyli prowadzą działalność gospodarczą również na samolotach ultralekkich - przynajmniej jego niejednoznaczność może być w ten sposób rozumiana przez inspektorów Urzędu Kontroli Skarbowej. Ostatecznie wprowadzenie wspomnianego art. do obiegu prawnego doprowadzi do drastycznego spadku atrakcyjności sprzętu lotniczego (samolotów ultralekkich), rejestrowania go na polskich znakach i w żaden sposób nie przyczyni się do poprawienia bezpieczeństwa lotniczego a wyłącznie uszczupli przychody skarbu RP - zatem będzie miał same negatywne skutki.</p> <p>Zatem pytam:</p> <p>Czy taka jest intencja ustawodawcy tworzącego ten kontrowersyjny zapis § 2.1. ppkt 2 Czy w myśli projektu nowego rozporządzenia</p> | <p>§ 2 ust. 1 pkt 2 został zmieniony. Vide stanowisko ULC do pkt 1.</p> <p>Zmiany w § 2 ust. 1 pkt 2 na pkt 2 i 3 wymagają zmian odwołań w dalszej części rozporządzenia normatywnego oraz sprawdzenia w załącznikach</p> <ul style="list-style-type: none"> - ultralekkie, - ewidencja, - ubezpieczenia. |
|-------------------------|-------------------|---|--|

Tabela nr 1 - uwagi z konsultacji społecznych do części normatywnej projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----------------|--|------------------------|--|---|
| www.inforlex.pl | | | <p>nie wolno wykorzystywać samolotu ultralekkiego tj. sprzęt o którym mowa w załączniku II do Rozporządzenia WE 216/2008 lit. c, e, f, g, j do prowadzenia działalności gospodarczej, skoro taką możliwość dopuszcza się dla lotni, parolotni i np. motolotni ?</p> <p>Dlaczego zgodnie z zapisem § 2.1. ppkt 2 uniemożliwia się wykorzystanie samolotów ultralekkich do celów zarobkowych (poza przewozem lotniczym) skoro do celów zarobkowych można wykorzystywać np rower i inne urządzenia nie podlegające rejestracji o ile ich koszt utrzymania stanowi koszt uzyskania przychodu ?</p> | <p>1. Ustawodawca pomija w projekcie aspekt komercyjnego wykorzystania ultralekkich statków powietrznych,</p> <p>2. Sformułowane w projekcie zasady wykorzystania statków ultralekkich sugerują stosowanie ich tylko do celów szkoleniowych i rekreacyjnych eliminując możliwe i bardzo pożądane ich wykorzystanie do celów gospodarczych.</p> <p>Zespół Badawczy stwierdza, że z uwagi na bezpieczeństwo lotu i techniczne parametry pracy istnieją szerokie możliwości wykorzystania wiatrakowca do celów ochrony roślin uprawnych i lasów, a także monitoringu terenów objętych ochroną i uprawą. Wiatrakowiec (masa poniżej 550 kg) może mieć zainstalowaną aparaturę do oprysków, która nie wpływa na bezpieczeństwo lotu. Pismo z ULC z dn. 7 grudnia 2012 r (w załączniku 1) o braku wymogu certyfikowania przez ULC działalności wykonywanej przy użyciu ultralekkich wiatrakowców było podstawą podjęcia prac na opracowaniem technologii, którą można by było wykonywać komercyjnie. Działania te są zaawansowane, a poniesione koszty znaczące.</p> <p>Rozpoczęte prace nad innowacyjną technologią ochrony przed szkodnikami roślin uprawnych i lasów z wykorzystaniem wiatrakowca świadczą, że w porównaniu do tradycyjnej technologii naziemnej, wykonanie oprysku ULV (ultra low volume) z powietrza, niewielką ilością cieczy roboczej, z większą precyzją dawkowania i wysoką wydajnością zabiegu stwarzają nowe możliwości usprawnienia zabiegów opryskiwania. Nowatorskie wykorzystanie wiatrakowca stworzy podstawy dla poprawy</p> |
| 10. | Zespół Badawczy <i>Innowacyjnej technologii ochrony roślin uprawnych i lasów z wykorzystaniem wiatrakowca</i> | § 2 ust. 1 pkt 2 lit a | <p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>§ 2 ust. 1 pkt 2 został zmieniony. Vide stanowisko ULC do pkt 1.</p> <p>Zmiany w § 2 ust. 1 pkt 2 na pkt 2 i 3 wymagają zmian odwołań w dalszej części rozporządzenia normatywnego oraz sprawdzenia w załącznikach - ultralekkie, - ewidencja, - ubezpieczenia.</p> | |

Tabela nr 1 - uwagi z konsultacji społecznych do części normatywnej projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|------------------|-----------------|-------------------------|---|--------------------------------|--|
| www.inforflex.pl | | | <p>konkurencyjności produkcji roślinnej na dużych plantacjach i dla racjonalizacji oprysków w ochronie drzewostanów. Wykorzystanie omawianej technologii pozwoli w lasach na wykonywanie agrolotniczych zabiegów na małych powierzchniach (do 200 ha) w celu eliminacji ognisk gradacyjnych szkodników owadzi.</p> <p>Docelowymi odbiorcami technologii opartej o wykorzystanie wiatrakowca będą producenci rolni posiadający duże plantacje, a także firmy usługowe prowadzące działalność w zakresie ochrony roślin uprawnych i lasów. Drugą grupę zainteresowanych stanowią producenci maszyn i urządzeń przeznaczonych dla rolnictwa i leśnictwa.</p> <p>Nowa technologia ta ma duży potencjał wdrożeniowy. Pozwoli na wzmocnienie pozycji krajowych producentów rolnych a także umożliwi rozbudowę przedsiębiorstwa produkującego wiatrakowce i ukierunkowanie go na produkcję wiatrakowca agro. Posiadamy listy intencyjne potencjalnych odbiorców technologii świadczące o dużym zainteresowaniu jej wdrożeniem.</p> <p>Opracowanie i wdrożenie do praktyki wyżej omawianej technologii będzie niemożliwe, jeżeli stosowanie wiatrakowca będzie obwarowane tak restrykcyjnym systemem certyfikacyjnym.</p> | <p>§ 2 ust. 1 pkt 2 lit. a</p> | <p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Komentarz dotychczasowy: Rozwiązaniem przedstawionego problemu jest nowe brzmienie § 2 ust. 1 pkt 3 odnoszącego się do statków powietrznych budowanych amatorsko. Przepis otrzymał następującą brzmienie:</p> <p>„inne niż wymienione w pkt 1 i 2 statki powietrzne używane wyłącznie na użytek własny, w celach niezwiązanych z prowadzeniem działalności gospodarczej, o których mowa w lit. c załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. o MTOM do 495 kg, a dla wiatrakowca o MTOM do 560 kg.”</p> |
| 11. | Aeroklub Polski | § 2 ust. 1 pkt 2 lit. a | <p>Jest „spełniające warunki dla ultralekkiego statku powietrznego określone w załączniku nr 5 do rozporządzenia” powinno być „będące dowolnymi rodzajami statków powietrznych o MTOM nie większej niż 495 kg”;</p> <p>Zdaniem AP Załącznik II do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE ze zm. (dalej: załącznik II) w żaden sposób nie ogranicza konstrukcji amatorskich do tych wymienionych w literach e, f, g tj. samolotów, śmigłowców, wiatrakowców czy szybowców. AP proponuje pozostawienie zapisu z lit c załącznika II, ograniczając jego zastosowanie dla statków powietrznych określonych w pkt 1. Analogiczne rozwiązanie zostało zastosowane w projekcie rozporządzenia o</p> | | |

Tabela nr 1 - uwagi z konsultacji społecznych do części normatywnej projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|------------------|---------------------|------------|---|--|
| www.inforflex.pl | 12. Aeroklub Polski | § 2 ust. 2 | <p>klasyfikacji statków powietrznych i przyjęcie proponowanego przez legislatora rozwiązania spowodowałyby niespójność w przepisach.</p> <p>Proponuje się dopisać na końcu , których MTOM nie przekracza 495 kg”:</p> <p>Zdaniem AP zapis taki pozwoli jednoznacznie zdefiniować różnicę w stosunku do statków 5. powietrznych kategorii „specjalny”.</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Celem przepisu jest wprowadzenie możliwości wyłączenia z zastosowanie przepisów ustawy każdego statku powietrznego, którego nie można zakwalifikować do żadnego rodzaju lotnictwa, a nie tylko takich o MTOM nie przekraczającej 495 kg.</p> |
| 13. | Aeroklub Polski | § 2 ust. 3 | <p>Jest „o których mowa w ust 1 pkt 1” powinno być „o których mowa w ust. 1”</p> <p>W ocenie AP nie ma podstaw faktycznych i prawnych aby różnicować status motolotni i ultralekkich statków powietrznych w zakresie art. 119 Prawa Lotniczego.</p> | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
| 14. | Dariusz Cisek | § 2 ust. 6 | <p>„W § 2.6 wyłączono spadochrony z art 105 ust 1 (badania lotniczo - lekarskie) a więc instruktor spadochronowy lub osoba biorąca udział w zawodach nie musi mieć takich badań, a instruktor paralotniowy musi (wobec art 105 ust 1b). Wydaje się to być niekonsekwencją, gdyż wymagania zdrowotne do wykonywania skoku spadochronowego są większe (większe prędkości i przeciążenia) niż wymagania do lotu na paralotni. Jako potwierdzenie - dotychczasowe przepisy zwalniały paralotniarzy latających rekreacyjnie z badań lotn-tek, a nie zwalniały analogicznie spadochroniarzy”.</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projekt ustawy deregulacyjnej - zgłoszony przez Ministerstwo Sprawiedliwości zawiera poprawkę do art. 105 ust. 1a i b ustawy - prawo lotnicze, która rozszerza katalog zawarty w ust. 1a o 4 nowe specjalności: motolotniarzy, skoczków spadochronowych oraz mechaników (mechanika lotniczego poświadczenia obsługi statków powietrznych oraz mechanika lotniczego obsługi technicznej). Powyższe spowoduje zniknięcie niekonsekwencji, o której mówi konsultant i wprowadzi u skoczków sytuację analogiczną jak u lotniarzy i paralotniarzy. Jednakże regulacja ww. materii musi zostać wprowadzana w akcie prawnym wyższego rzędu od rozporządzenia ministerialnego (zmiana ustawowa).</p> |

Tabela nr 1 - uwagi z konsultacji społecznych do części normatywnej projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----|---------------------------|------------------|---|--|
| 15. | Artur Janczak PHU „Artur” | § 3 ust. 3 pkt 1 | <p>§3. 3 pkt 1) – 1. treść niebezpieczna! Przykład: instruktor ośrodka szkolącego może w zgodzie z tym przepisem podjąć się nadzoru nad każdym zgłaszającym się do niego kandydatem na egzamin (z różnych ośrodków szkolenia) bez zgody a nawet wbrew zaleceniom właściciela lub kierownika szkolenia ośrodka, w którym pełni funkcję instruktora.... Czy taki nadzór jest traktowany jako nadzór nad skokiem szkoleniowym wykonywanym w ramach działalności ośrodka szkolenia ze wszystkimi tego konsekwencjami dla ośrodka?</p> | <p>Uwaga niezasadna/niezrozumiała.</p> <p>Niniejszy przepis jest analogią do aktualnie obowiązującego przepisu (par. 2 ust. 3). Uwaga konsultanta jest niezasadna ze względu na fakultatywność ww. przepisu, nie zaś jego obligatoryjność. Dodatkowo należy zauważyć, iż aktualne brzmienie przepisu nie różni się od rozwiązania zaproponowanego w projekcie. Jest to rozwiązanie sprawdzone w praktyce i akceptowane przez środowisko lotnicze. Jednocześnie, należy zauważyć, iż każdy upoważniony przez Prezesa ULC egzaminator państwowy jest równocześnie instruktorem w zakresie posiadanego uprawnienia. Zagrożenie opisane przez konsultanta jest zatem jedynie pozorne, gdyż instruktor jest zobowiązany powiadomić pisemnie egzaminatora czy takowy nadzór instruktorski będzie miał miejsce (zaś obowiązkiem egzaminatora w ww. sytuacji jest dobowanie należytej staranności i sprawdzenie wszystkich wątpliwych kwestii przed przyjęciem egzaminu).</p> |
| 16. | Artur Janczak PHU „Artur” | § 3 ust. 3 pkt 2 | <p>§3. 3 pkt 2) – treść niebezpieczna! Przykład: zgodnie z tym przepisem instruktor odsunięty od prowadzenia szkoleń lub łamania z powodu np. nieznajomości aktualnych przepisów lub łamania obowiązujących przepisów, ale wciąż posiadający ważne uprawnienia instruktorskie i ubezpieczenie OC, podejmie się nadzoru nad egzaminowanym skoczkiem podczas skoków organizowanych przez inny podmiot, niż ośrodek, w którym pełnił funkcję instruktora....</p> | <p>Uwaga niezasadna/niezrozumiała.</p> <p>Niniejszy przepis jest analogią do aktualnie obowiązującego przepisu (par. 2 ust. 3). Uwaga konsultanta jest niezasadna ze względu na fakultatywność ww. przepisu, nie zaś jego obligatoryjność. Dodatkowo należy zauważyć, iż aktualne brzmienie przepisu nie różni się od rozwiązania zaproponowanego w projekcie. Jest to rozwiązanie sprawdzone w praktyce i akceptowane przez środowisko</p> |

Tabela nr 1 - uwagi z konsultacji społecznych do części normatywnej projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|----------------------------|---------------------|--|---|
| <p>www.inforflex.pl</p> | <p>17. Jerzy Mataczyno</p> | <p>uwaga ogólna</p> | <p>W związku z tym proponuję ujednoczenie sprawy latających „obiektów” modelarskich na bazie rozwiązania jakie obowiązują w Niemczech. Przepisy są jasne, zapewne nie są sprzeczne z prawem UE. Również nie powoduje kolizji z ustaleniami FIA odnośnie wszelkiej maści zawodów modelarskich. Dodatkowo w Niemczech jest znacznie więcej modelarzy niż w naszym kraju oraz ruch lotniczy jest o niebo większy niż w naszym kraju. Również nie słyhać o problemach związanych z kolizjami modeli z samolotami. W związku z tym optuję za rozwiązaniem sprawy latających „obiektów” modelarskich bazującym na poniższych regulacjach prawnych: http://www.rc-network.de/magazin/artikel_02/art_02-0001/art_02-0001-00.html</p> <p>W przypadku robienia rozporządzenia na bazie połączenia wielu głosów modelarzy jakie docierają do Państwa i tak prawdopodobnie nie doprowadzi do tak jednolitego rozwiązania. A prawdopodobnie zgodnie z naszą narodową przypadłością, modelarze nie będą w stanie opracować jednolitego stanowiska bo każdemu coś nie będzie pasowało. Więc korzystajmy z tego co wymyśliłi inni – mimo wszystko mądrzejsi o wiele lat doświadczeń w tej dziedzinie od Nas.</p> | <p>lotnicze. Jednocześnie, należy zauważyć, iż każdy upoważniony przez Prezesa ULC egzaminator państwowy jest równocześnie instruktorem w zakresie posiadanego uprawnienia. Zagrożenie opisane przez konsultanta jest zatem jedynie pozorne, gdyż instruktor jest zobowiązany powiadomić pisemnie egzaminatora czy takowy nadzór instruktorski będzie miał miejsce (zaś obowiązkiem egzaminatora w ww. sytuacji jest dochowanie należytej staranności i sprawdzenie wszystkich wątpliwych kwestii przed przyjęciem egzaminu).</p> |
| <p>Propozycja de lege ferenda. Vide uwaga nr 6</p> | | | | |

Tabela nr 1 - uwagi z konsultacji społecznych do części normatywnej projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----|---|--------------|--|---|
| 18. | Jakub Swist | uwaga ogólna | <p>Po przeczytaniu projektu rozporządzenia wyrażam swój sprzeciw. Ponieważ zamknie nam to możliwość wykonywania dla niektórych hobby a dla innych sportu modelarskiego. Chciałbym tu zwrócić uwagę na podział modelarzy. Modelarze pilot stojący na ziemi i sterujący modelem który ma duże pole widzenia i widzi co się dzieje w jego otoczeniu np lejący samolot. Oko ludzkie nie jest kamerą z zoom więc granica lotu takiego modelu to ok 600-700m wys. Modelarz pilot FPV jest to osoba siedząca np w domu aucie na krzesle mająca okulary lub ekran laptopa. Widzi przez kamerę w modelu jak ten ów model leci. Taki model z FPV może pokonać odległość kilku kilometrów i wysokość co widać na przykładzie w rejonie Krakowa TMA nawet 4000M. Link do filmu z lotu nad Krakowem na wys 4000m http://vimeo.com/49695939</p> <p>Tak więc uważam że powinno się ścigać takie osoby które faktycznie łamią przepisy Prawa Lotniczego a nie wszystkich modelarzy.</p> <p>I miał bym taką propozycję a żeby W rejonach lotnisk modelarskich były strefy np do wys 600m. A na reszcie obszaru do 200m</p> <p>I oczywiście wprowadzenie dla modelarzy i pilotów FPV obowiązkowego ubezpieczenia</p> | Propozycja de lege ferenda. |
| 19. | Krzysztof Krasieński | uwaga ogólna | <p>dla czego projekty rozporządzeń nie są kompatybilne z wcześniej powstałym rozporządzeniem o klasyfikacji statków powietrznych?</p> <p>Rozporządzenie jest krokiem we właściwą stronę, szkoda tylko, że nie uwzględnia zmian jakie niesie nowelizacja rozporządzenia w sprawie klasyfikacji z art 33 ust 1, którego proces legislacyjny jest zaawansowany. (to nie tylko mój wniosek, to też informacja z ULC). Za chwilę, po zmianie rozp w spr klasyfikacji, konsultowane rozporządzenie będzie znowu wymagało zmian.</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Projekt rozporządzenia został opracowany w oparciu o obecnie obowiązującą klasyfikację statków powietrznych, co wynika m.in. z przyjętego harmonogramu prac legislacyjnych. Rozporządzenie, o którym wspominają konsultanci jest wciąż projektem. Przedłożone rozporządzenie musi być zgodne z obecnie obowiązującym prawem a nie przyszłymi rozwiązaniami. Po wejściu w życie nowej klasyfikacji statków powietrznych będą podjęte prace legislacyjne dostosowujące rozporządzenie dotyczące wyłączenia niektórych statków powietrznych spod niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do nowej klasyfikacji</p> |
| 20. | Wojciech Poncylus | | | |
| 21. | Dariusz Cisek Szkoła Latania na Paralotniach Muminek | | | |

Tabela nr 1 - uwagi z konsultacji społecznych do części normatywnej projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----------------------------------|---|---------------------|---|---|
| <p>22.</p> <p>www.inforlex.pl</p> | <p>Mariusz Nowacki/Grzegorz Siwik Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe</p> | <p>uwaga ogólna</p> | <p>„Wnosimy o wyłączenie z zastosowania przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze artykułu 123 ust 1b oraz art.123 ust.1d w stosunku do statków powietrznych o masie własnej poniżej 70 kg. Przepisy te przewidują odpowiednio konieczność uzyskiwania zgody lub powiadomienia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o zamiarze zorganizowania pokazów lotniczych. Przepis ten podyktowany jest względami bezpieczeństwa publiczności. W przypadku statków powietrznych o masie poniżej 70 kg niebezpieczeństwo w praktyce nie istnieje. Pokazy pojedynczej paralotni organizowane są często spontanicznie dla niewielkiej grupy osób. Obowiązek wcześniejszej informacji o tego typu pokazie nie ma praktycznego uzasadnienia. Obowiązek ten będzie spełniony w przypadku pokazów innych statków powietrznych w których udział będą brały paralotnie. W razie wątpliwości proponujemy wyłączenie to zastosować tylko do lotni i paralotni o masie własnej poniżej 70 kg”</p> | <p>statków powietrznych.</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona. Uwaga została uwzględniona w stosunku do lotni, paralotni oraz modeli latających</p> |
| <p>23.</p> | <p>Krzysztof Cwynar</p> | <p>uwaga ogólna</p> | <p>jaki rodzaj świadectwa kwalifikacji będzie uprawniał do wykonywania lotów na K6H, K6A, K6R i K6E.</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie dotyczy projektowanego rozporządzenia</p> |

Tabela nr 2 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 1 (lotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| Lp | Konsultant społeczny | Przepis | Treść uwagi | Stanowisko ULC |
|----|----------------------|--------------|--|---|
| 1. | Aeroklub Mielecki | uwaga ogólna | <p>Aeroklub Mielecki popiera propozycje Aeroklubu Polskiego w zakresie świadectw kwalifikacji na lotnie i parolotnie:</p> <ul style="list-style-type: none"> -uprawnienia podstawowe wpisywane do świadectwa kwalifikacji pilota lotni, pilota parolotni (podobnie jak mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego) będą wydawane bezterminowo; -uprawnienia dodatkowe będą wydawane na okres 3 lat, z wyjątkiem uprawnień do wykonywania lotów z pasażerem TANDEM wpisywanego do świadectwa kwalifikacji pilota lotni i pilota parolotni, które wydaje się bezterminowo, jednakże jego ważność jest uzależniona od wykonania co najmniej 20 godzin lotów samodzielnych lub z pasażerem w ciągu ostatnich 12 miesięcy, wpisanych do osobistego dokumentu praktyki lotniczej; nalot udokumentowany w książce lotów, nie musiałby być potwierdzany przez osoby trzecie. Jednakże w przypadku stwierdzenia nieprawdziwych wpisów w książce lotów konsekwencją byłaby utrata wszelkich uprawnień mianowicie świadectwa kwalifikacji, a także pozostałych uprawnień lotniczych; - po utracie ważności uprawnień TANDEM jego ważność była wznawiana na podstawie sprawdzenia wiedzy i umiejętności przeprowadzonych przez egzaminatora praktycznego lub na podstawie wykonania 3 lotów sprawdzających z pasażerem pod nadzorem instruktora, poprzedzonych odbyciem co najmniej 20 godzin lotów samodzielnych w okresie ostatnich 12 miesięcy, wpisanych do osobistego dokumentu praktyki lotniczej. | <p>Uwaga dotyczy rozporządzenia w sprawie świadectw kwalifikacji. Ostatnio wprowadzone zmiany do projektu rozporządzenia w sprawie świadectw kwalifikacji w charakterze „autopoprawki” odpowiadają zresztą postulatom wskazanym w uwadze.</p> |

Tabela nr 2 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 1 (lotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|----|--|----------------------------|---|--------------------|
| 2. | Aeroklub Polski | Rozdział 5 pkt 5.2.1.2) | <p>Proponuje się dopisać „tylko wtedy gdy wynika to z innych przepisów”</p> <p>W ocenie AP bezwzględne wymaganie posiadania osobistego dokumentu praktyki lotniczej jest nazbyt rygorystyczne i niespójne z zapisami pkt 5.9 zgodnie z którym pilot paralotni może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości lotów i uzyskanego nalotu.</p> | Uwaga uwzględniona |
| 3. | Dariusz Cisek | Rozdział 5 pkt 5.2.1.2) | <p>Załącznik lotnie w pkt 5.2.1 podpunkt 2 wprowadza obowiązek posiadania w czasie wykonywania lotów osobistego dokumentu praktyki lotniczej (dotychczas nie było tego wymogu). Jest to sprzeczne z pkt 5.8. <i>Pilot lotni może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości lotów i uzyskanego nalotu</i>. To po co wymóg posiadania dokumentu, w którym może nie być wpisów? Wymóg ten mógłby być sformułowany następująco "posiadać dokument potwierdzający odbycie przeszkolenia specjalistycznego, o ile jest ono niezbędne do wykonywania lotu". Ale to właśnie zawiera pkt 5.8.1</p> | Uwaga uwzględniona |
| 4. | Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe | Rozdział 5 pkt 5.2.1.2) | <p>Według nas w pkt. 5.2.1 podpunkt 2) powinno być „osobisty dokument praktyki lotniczej, <i>gdź jest to</i></p> | Uwaga uwzględniona |

Tabela nr 2 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 1 (lotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----------------|-------------------------------------|-----------------------|---|--|
| www.inforlex.pl | | | <p><i>wymagane przez inne przepisy". Punkt 5.8 zwalnia pilota od systematycznej rejestracji ilości lotów. Przepisy w dotychczasowym brzmieniu są według nas sprzeczne.</i></p> | |
| 5. | Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe | Rozdział 5 pkt 5.5.1. | <p>W punkcie 5.5.1 jest „wydanymi na podstawie art. 123f ustawy”. Powinno być „...wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy”</p> | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
| 6. | Aeroklub Polski | Rozdział 5 pkt 5.5.5. | <p>Proponujemy treść projektu zastąpić zapisem „Podczas lotu przy zloczu lub innej przeszkodzie terenowej pierwszeństwo ma lotnia mająca zlocze lub inną przeszkodę z prawej strony jeśli nie może wykonać zmiany kierunku w prawo”. Zdaniem AP przepis ten powinien określać zachowanie ze względu na brak możliwości wykonania zmiany kursu w prawo, do czego pilot jest zobowiązany ze względu na zapisu pkt 3.2.2.2 załącznika II Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Zasada ta powinna obowiązywać niezależnie od rodzaju lotu.</p> | <p>Częściowo uwzględniono. Analizując podniesione argumenty projektodawca częściowo uwzględnił zgłoszoną uwagę poprzez zmianę dotychczasowego terminu „lotu zboczowego żaglowego” terminem „lotu żaglowego”. Modyfikacja ta została uzgodniona z przedstawicielami środowiska lotniczego w ramach konsultacji społecznych. W pozostałym zakresie przepis nie uległ modyfikacji, gdyż analogiczny zapis występujący w obecnie obowiązującym rozporządzeniu z art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, jak wskazuje praktyka jego stosowania od 2005 r., nie sprawiał problemów interpretacyjnych. Po dokonanych modyfikacjach dotychczasowy pkt 5.5.5 zmienił numerację na 5.6.5.</p> |
| 7. | Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe | Rozdział 5 pkt 5.5.5. | <p>Pkt. 5.5.5 należy przedogować ponieważ jest on nieprecyzyjny i nieprzewidłowo rozumiany. Podczas lotu zboczowego żaglowego pierwszeństwo powinna mieć lotnia mająca zlocze z prawej strony w sytuacji, gdy lotnia ta nie ma możliwości skrętu w prawo. Piloci interpretują przepis w ten sposób, że zawsze mają pierwszeństwo mając zlocze po prawej stronie niezależnie od odległości od zlocza. Proponujemy następujące brzmienie tego przepisu „Podczas lotu przy zloczu lub innej przeszkodzie pierwszeństwo ma lotnia mająca to zlocze lub inną przeszkodę z prawej strony, jeśli skręt w prawo mógłby doprowadzić do kolizji ze zloczem lub inną</p> | <p>Częściowo uwzględniono. Analizując podniesione argumenty projektodawca częściowo uwzględnił zgłoszoną uwagę poprzez zmianę dotychczasowego terminu „lotu zboczowego żaglowego” terminem „lotu żaglowego”. Modyfikacja ta została uzgodniona z przedstawicielami środowiska lotniczego w ramach konsultacji społecznych. W pozostałym zakresie przepis nie uległ modyfikacji, gdyż analogiczny zapis występujący w obecnie obowiązującym rozporządzeniu z art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, jak wskazuje praktyka jego stosowania od 2005 r., nie sprawiał problemów interpretacyjnych. Po dokonanych modyfikacjach dotychczasowy pkt 5.5.5 zmienił numerację na 5.6.5.</p> |

Tabela nr 2 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 1 (lotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|---|--|-----------------------------|--|---|
| www.inforlex.pl | | | <i>przeszkoda. Lotnia w tej sytuacji powinna zachować dotychczasowy kurs i prędkość”.</i> | |
| 8. PAŻP | | Rozdział 5 Pkt 5.5.13.5) | <p>Propozycja brzmienia: 5) mapę rejonu z naniesionymi, niezbędnymi informacjami nawigacyjnymi Uwaga: zbiór otwarty</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona Pozostawienie otwartego zbioru powoduje, że przepis jest nie precyzyjny i może być dowolnie interpretowany.</p> |
| 9. Aeroklub Polski | | Rozdział 5 pkt. 5.7 | <p>Jest „startów, lotów i lądowań nad terenami parków narodowych” powinno być „startów i lądowań na terenach parków narodowych” W ocenie AP zgodnie z art. 124 Prawa lotniczego ustawodawca dopuścił wykonywanie lotów na innych statkach powietrznych z napędem powyżej określonego pułapu, co jest regulacją wystarczającą dla tych kwestii i zbędne jest wprowadzanie dodatkowych obostrzeń zakresie lotu nad parkami.</p> <p>Propozycja brzmienia: Dopuszcza się wykonywanie na lotniach bez napędu startów i lądowań nad terenami parków narodowych lub rezerwatów przyrody, jedynie za zgodą zarządzającego tym terenem.</p> | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
| 10. PAŻP | | Rozdział 5 pkt. 5.7 | <p>Uwaga: Niezgodność z rozporządzeniem w sprawie ograniczeń i zakazów powyżej 3 miesięcy, zezwalającym na loty bez napędu nad parkami, ale nie wskazującym na konieczność uzyskania zgody zarządzającego. Uzyskanie zgody zasadne jest dla operacji startów i lądowań.</p> | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
| 11. Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe | | Rozdział 5 pkt 5.7. | <p>Punkt 5.7 zabrania lotniom bez napędów lotów nad terenami parków narodowych lub rezerwatów przyrody. Według nas wprowadzenie takiego zakazu jest nieuzasadnione i przekracza delegację ustawową. Art. 124 Prawa lotniczego dopuszcza loty statków powietrznych bez napędu nad wymienionymi</p> | <p>Uwaga uwzględniona</p> |

Tabela nr 2 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 1 (lotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|------------------|--|------------------------------------|--|--|
| www.inforflex.pl | 12 Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe | Rozdział 6 pkt 6.1. pkt 6.2. | <p>terenami. Nie jest zrozumiałe dlaczego szybowiec mógłby wykonywać takie loty a zabronione było by to lotniom bez napędu. Wnosimy o wykreślenie słowa „lotów” ze wspomnianego przepisu.</p> <p>Wnosimy o wykreślenie punktu 6.1. oraz 6.2</p> <p>Loty na lotniach nie są bardziej niebezpieczne od lotów na innych statkach powietrznych. Rozwój techniki spowodował, że lotnictwo przestało należeć to kategorii sportów ekstremalnych.</p> <p>Nieporównywalnie większe niebezpieczeństwo wnoszą zachowania nieodpowiedzialnych pilotów.</p> <p>Wiedze o zagrożeniach oraz zaleceniach producentów lotni zdobywa się na specjalistycznych kursach i w praktyce. Uczeń-pilot zapoznaje się z nimi na kursie. Nie ma możliwości aby w krótkiej rozmowie przed lotem z pasażerem przekazać wiedzę którą zdobywa się w toku wielogodzinnych kursów.</p> <p>Z tego względu ten przepis w praktyce nie da się stosować. Nie są nam znane przypadki aby przed lotem innymi statkami powietrznymi pasażer był ostrzegany o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia. Nie widzimy uzasadnienia dlaczego takie ostrzeżenia miały by być stosowane wobec pasażerów lotni.</p> | <p>Uwaga dotyczy przepisu w głównej mierze merytorycznie niezmiennego projektowanym rozporządzeniem. Jedyna zaimplementowana zmiana jest związana z wprowadzoną definicją pasażera i dotyczy punktu 6.1. Zmiana polega na zastąpieniu w pkt 6.1 terminu „pasażer tandem”, terminem pasażer.</p> <p>Z kolei w związku z przeprowadzonymi konsultacjami społecznymi w pkt 6.2 postanowiono wykreślić termin „pasażer tandem”.</p> <p>W pozostałym zakresie, projektodawca nie dokonywał zmian, gdyż dotychczasowa praktyka stosowania przedmiotowego przepisu występującego w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu z art. 33 ust. 2, nie wykazała pojawienia się problemów interpretacyjnych.</p> <p>Uwaga niezasadna i nie uwzględniona ze względów bezpieczeństwa. Pasażer jako osoba nieobeznana ze specyfiką lotów na lotni jest obowiązany uzyskać krótką informację o elementarnych zagrożeniach jakie taki lot za sobą niesie.</p> |
| 13 | Aeroklub Polski | Rozdział 6 pkt 6.5. | <p>Proponuje się skreślenie słów „albo pasażer” oraz od słów „oraz w przypadku członka załogi.....”</p> <p>W ocenie AP należy określić w niniejszym przepisie należy określić jedynie zakres i obowiązek składania oświadczenia dla osoby, która może wykonywać lot i nie będzie pasażerem. Według konsultującego nie ma</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Zaproponowany przepis przyczyni się w sposób jednoznaczny do usunięcia wątpliwości czy dana operacja wykonana z wykorzystaniem lotni była lotem z pasażerem czy też takim lotem nie była. Ponadto w ocenie projektodawcy treść</p> |

Tabela nr 2 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 1 (lotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-------------------------|--|--------------------------------|---|--|
| <p>www.inforflex.pl</p> | | | <p>potrzeby składania oświadczenia o locie z pasażerem skoro zgodnie z przepisem brak takiego oświadczenia już kwalifikuje lot jako taki. Również niecelowe jest składanie oświadczenia o podziale obowiązków pomiędzy członków załogi ze względu na proponowane brzmienie pkt 6.3.</p> | <p>zapropozowanego pkt 6.5 stanowić będzie duże ułatwienie co do ustalenia charakteru lotu, szczególnie w kontekście badania zdarzenia lotniczego, w przypadku pojawienia się sprzecznych informacji od pilota i pasażera po jego wystąpieniu.</p> |
| <p>14</p> | <p>Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe</p> | <p>Rozdział 6 pkt 6.5.</p> | <p>Wnosimy o wykreślenie w całości punktów 6.5 Przepisy te nie przyczyniają się w najmniejszym stopniu do zwiększenia bezpieczeństwa pilotów i pasażerów a jedynie powodują powstanie zbędnych biurokratycznych czynności. Są negatywnie odbierane przez środowisko.</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Vide komentarz do uwagi nr 13</p> |

Tabela nr 3 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 2 (paralotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| Lp. | Konsultant społeczny | Przepis | Treść uwagi | Stanowisko ULC |
|-----|---|-------------------------------|---|--|
| 1. | Stowarzyszenie Paralotniowe | Rozdział 2 pkt 2.1.2.1) d) | W punkcie 2.1 podpunkt 21) Jest „d) napęd - wraz z systemem połączeń ze skrzydłem, wózkiem lub uprzężą”. Powinno być „wraz z systemem połączeń”. | Uwaga uwzględniona |
| 2. | Mieczysław Matyasik Szkoła Latania „AVIATOR” | Rozdział 4 Pkt 4.4.2) a) | Przepis powinien brzmieć: a) za samochodem lub innym pojazdem, który nie porusza się w kierunku miejsca startu, zapewnić oprócz kierowcy w pojeździe holującym drugą osobę wykonującą czynności wyciągarkowego. Uzasadnienie: Przy wykorzystaniu do holowania bloczka, samochód lub inny pojazd jedzie w kierunku miejsca startu i wyciągarkowy-kierowca widzi ucznia-pilota podczas holu. Możliwości obserwacyjne wyciągarkowego-kierowcy są dokładnie takie same jak przy wykorzystaniu wyciągarki tradycyjnej, kiedy to lina jest nawijana na bęben i wyciągarkowy jest zwrócony tak samo w stronę miejsca startu. Istotny jest nie sam fakt użycia bloczka ale jego skutek, czyli fakt poruszania się samochodu w kierunku miejsca startu i dlatego proponuję uzależnienie konieczności zapewnienia drugiej osoby od kierunku poruszania się samochodu. | Uwaga nieuwzględniona. Dotychczasowe doświadczenia związane z stosowaniem przedmiotowego przepisu, wskazują na brak występowania wątpliwości o charakterze interpretacyjnym. Analogiczny przepis występuje w obecnie obowiązującym rozporządzeniu z art.33 ust. 2 ustawy - Prawo lotnicze. |
| 3. | Aeroklub Polski | Rozdział 5, pkt 5.3.1.2) | Proponuje się dopisać tylko wtedy gdy wynika to z innych przepisów”; por analogiczna uwaga do zapisu w załączniku nr 1. | Uwaga uwzględniona Pomysł wprowadzenia jako zasady, że pilot ma mieć przy sobie osobisty dokument praktyki zrodził się z uwagi na fakt, że zgodnie z projektowanym rozporządzeniem w sprawie |

Tabela nr 3 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 2 (paralotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | | <p>świadectw kwalifikacji niektóre uprawnienia (te zdobywane po przeszkoleniu specjalistycznym) mają być wpisywane do osobistej dokumentacji pilota. Także na podstawie tej osobistej dokumentacji ma być oceniane utrzymywanie ważności niektórych uprawnień (np. TANDEM). Dlatego też, w celu ustalenia czy dany pilot jest uprawniony do wykonywania określonych czynności lotniczych, niezbędnym będzie nie tylko oparcie się na świadectwie kwalifikacji, ale również na osobistym dokumencie praktyki. Z przyczyn jednakże czysto praktycznych zasadnym jest jednak, aby nie nakładać na pilota obowiązku posiadania przy sobie takiego dokumentu, gdyż w rzeczywistości dokument ten może być obszerny, a jego posiadanie przy sobie w trakcie lotu nie wnosi żadnej wartości dodanej.</p> <p>Vide uwagi z pkt 4 i 5</p> |
|--|--|--|--|---|

Tabela nr 3 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 2 (paralotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|----|-------------------------|-----------------------------------|--|---|
| 4. | Dariusz Cisek | Rozdział 5 pkt 5.3.1.ppkt 2 | Załącznik paralotnie w pkt 5.3.1 podpunkt 2 wprowadza obowiązek posiadania w czasie wykonywania lotów osobistego dokumentu praktyki lotniczej (dotychczas nie było tego wymogu). Jest to sprzeczne z pkt 5.9. <i>Pilot paralotni może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości lotów i uzyskanego nalotu.</i> To po co wymóg posiadania dokumentu, w którym może nie być wpisów? Wymóg ten mógłby być sformułowany następująco "posiadać dokument potwierdzający odbycie przeszkolenia specjalistycznego, o ile jest ono niezbędne do wykonywania lotu". Ale to właśnie zawiera pkt 5.9.1 | Uwaga uwzględniona Vide uzasadnienie w pkt 3. Przepis zmieniany z konieczności dostosowania do projektu rozporządzenia w sprawie świadectw kwalifikacji. |
| 5. | Polskie Paralotniowe | Rozdział 5 pkt 5.3.1.ppkt 2 | Według nas w pkt. 5.3.1 podpunkt 2) powinno być „osobisty dokument praktyki lotniczej, <i>gdą jest to wymagane przez inne przepisy</i> ”. Punkt 5.9 zwalnia pilota od systematycznej rejestracji ilości lotów. Przepisy w dotychczasowym brzmieniu są według nas sprzeczne | Uwaga uwzględniona Vide uzasadnienie w pkt 3. Przepis zmieniany z konieczności dostosowania do projektu rozporządzenia w sprawie świadectw kwalifikacji. |
| 6. | Polskie Paralotniowe | Rozdział 5 pkt 5.6.1. | W punkcie 5.6.1 jest „... wydanymi na podstawie art. 123f ustawy”. Powinno być „...wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy” | Uwaga uwzględniona |

Tabela nr 3 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 2 (paralotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|----|-------------------------------------|-------------------------|--|---|
| 7. | Aeroklub Polski | Rozdział 5 pkt 5.6.5 | Proponuje się zastąpić projektowany przepis brzmieniem „Podczas lotu przy zloczu lub innej przeskodzie terenowej pierwszeństwo ma paralotnia mająca zlocze lub inną przeskodę z prawej strony, jeśli nie może wykonać zmiany kierunku w prawo.” Por. analogiczna uwaga do zapisu w załączniku nr 1. | <u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Analizując podniesione argumenty projektodawca częściowo uwzględnił zgłoszoną uwagę poprzez zmianę dotychczasowego terminu „lotu zloczowego żaglowego” terminem „lotu żaglowego”. Modyfikacja ta została uzgodniona z przedstawicielami środowiska lotniczego w ramach konsultacji społecznych. W pozostałym zakresie przepis nie uległ modyfikacji, gdyż analogiczny zapis występujący w obecnie obowiązującym rozporządzeniu z art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, jak wskazuje praktyka jego stosowania od 2005 r., nie sprawiał problemów interpretacyjnych. |
| 8. | Polskie Paralotniowe Stowarzyszenie | Rozdział 5 pkt 5.6.5 | Pkt. 5.6.5 należy przededagować ponieważ jest on nieprecyzyjny i nieprawidłowo rozumiany. Podczas lotu zloczowego żaglowego pierwszeństwo powinna mieć paralotnia mająca zlocze z prawej strony w sytuacji, gdy paralotnia ta nie ma możliwości skrętu w prawo. Piloci interpretują przepis w ten sposób, że zawsze mają pierwszeństwo mając zlocze po prawej stronie niezależnie od odległości od zlocza. Proponujemy następujące brzmienie tego przepisu <i>“Podczas lotu przy zloczu lub innej przeskodzie pierwszeństwo ma paralotnia mająca to zlocze lub inną przeskodę z prawej strony; jeśli skręt w prawo mógłby doprowadzić do</i> | <u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Analizując podniesione argumenty projektodawca częściowo uwzględnił zgłoszoną uwagę poprzez zmianę dotychczasowego terminu „lotu zloczowego żaglowego” terminem „lotu żaglowego”. Modyfikacja ta została uzgodniona z przedstawicielami środowiska lotniczego w ramach konsultacji społecznych. W pozostałym zakresie przepis nie uległ modyfikacji, gdyż analogiczny zapis występujący w obecnie obowiązującym rozporządzeniu z art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, jak wskazuje praktyka jego stosowania od 2005 r., nie sprawiał problemów |

Tabela nr 3 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 2 (paralotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----|--|---------------------------|---|--|
| | | | <i>kolizji ze zbroczem lub inną przeszkodą. Paralotnia w tej sytuacji powinna zachować dotychczasowy kurs i prędkość</i> | interpretacyjnych. |
| 9. | PAŻP | Rozdział 5 pkt 5.6.13. | Propozycja brzmienia: 5) mapę rejonu z naniesionymi, niezbędnymi informacjami nawigacyjnymi Uwaga: zbiór otwarty | <u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Pozostawienie otwartego zbioru powoduje, że przepis jest nie precyzyjny i może być dowolnie interpretowany. |
| 10 | Aeroklub Polski | Rozdział 5 pkt 5.8. | Proponuje się skrócić wyraz „lotów” por omówienie analogicznej uwagi do zapisu w załączniku nr 1. | <u>Uwaga uwzględniona.</u> |
| 11. | Polskie Paralotniowe | Rozdział 5 pkt 5.8. | Punkt 5.8 zabrania paralotniom bez napędów lotów nad terenami parków narodowych lub rezerwatów przyrody. Według nas wprowadzenie takiego zakazu jest nieuzasadnione i przekracza delegację ustawową. Art. 124 Prawa lotniczego dopuszcza loty statków powietrznych bez napędu nad wymienionymi terenami. Nie jest zrozumiałe dlaczego szybowiec mógłby wykonywać takie loty a zabronione było by to paralotniom bez napędu. Wnosimy o wykreślenie słowa „lotów” ze wspomnianego przepisu. | <u>Uwaga uwzględniona</u> |
| 12. | Tomasz Poznański Polska Paralotniowa | Rozdział 5 pkt 5.8. | Naszym zdaniem powinno się wykreślić słowo „lotów” gdyż art. 124 ustawy Prawo lotnicze już odnosi się do lotów nad terenami parków i zabrania lotów nad parkami narodowymi tylko statkom | <u>Uwaga uwzględniona</u> |

Tabela nr 3 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 2 (paralotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----|-------------------------|------------------------------------|--|--|
| 13. | PAŻP | Rozdział 5 pkt 5.8. | <p>powietrzynym z napędem.</p> <p>Po drugie sformułowanie „lotów na terenach parków narodowych” jest nielogiczne, bo loty wykonuje się nad terenem.</p> <p>Propozycja brzmienia: „Dopuszcza się wykonywanie na paralotniach bez napędu startów, lotów i lądowań nad terenami parków narodowych lub rezerwatów przyrody, jedynie za zgodą zarządzającego tym terenem.”</p> <p>Uwaga: Niezgodność z rozporządzeniem w sprawie ograniczeń i zakazów powyżej 3 miesięcy, zezwalającym na loty bez napędu nad parkami, ale nie wskazującym na konieczność uzyskania zgody zarządzającego.</p> <p>Uzyskanie zgody zasadne jest dla operacji startów i lądowań.</p> | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
| 14. | Polskie Paralotniowe | Rozdział 6 pkt 6.1. pkt 6.2. | <p>Wnosimy o wykreślenie punktu 6.1. oraz 6.2</p> <p>Loty na paralotniach nie są bardziej niebezpieczne od lotów na innych statkach powietrznych. Rozwój techniki spowodował, że paralotniarstwo przestało należeć to kategorii sportów ekstremalnych. Nieporównywalnie większe niebezpieczeństwo wnoszą zachowania</p> | <p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uwaga dotyczy przepisu w głównej mierze merytorycznie niezmiennego projektowanym rozporządzeniem. Jedyna zaimplementowana zmiana jest związana z wprowadzoną definicją pasażera i dotyczy punktu 6.1. Zmiana polega na zastąpieniu w pkt 6.1 terminu „pasażer tandemu”, terminem „pasażer”.</p> <p>Z kolei w związku z przeprowadzonymi konsultacjami społecznymi w pkt 6.2</p> |

Tabela nr 3 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 2 (paralotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----|---|------------------------|--|---|
| 15. | Aeroklub Polski | Rozdział 6 pkt 6.5. | <p>nieodpowiedzialnych pilotów. Wiedze o zagrożeniach oraz zaleceniach producentów paralotni i lotni zdobywa się na specjalistycznych kursach i w praktyce. Uczeń-pilot zapoznaje się z nimi na kursie. Nie ma możliwości aby w krótkiej rozmowie przed lotem z pasażerem przekazać wiedzę którą zdobywa się w toku wielogodzinnych kursów. Z tego względu ten przepis tego w praktyce nie da się stosować. Nie są nam znane przypadki aby przed lotem innymi statkami powietrznymi pasażer był ostrzegany o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia. Nie widzimy uzasadnienia dlaczego takie ostrzeżenia miały by być stosowane wobec pasażerów paralotni.</p> <p>Proponuje się skrócić wyrazy „albo pasażer” oraz od wyrazów „oraz w przypadku członka załogi...” por omówienie analogicznej uwagi w załączniku 1.</p> | <p>postanowiono wykreślić termin „pasażer tandemu”.</p> <p>W pozostałym zakresie, projektodawca nie dokonywał zmian, gdyż dotychczasowa praktyka stosowania przedmiotowego przepisu występującego w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu z art. 33 ust. 2, nie wykazała problemów interpretacyjnych</p> |
| 16. | Tomasz Poznański Polska Paralotniowa Federacja | Rozdział 6 pkt 6.5. | <p>Uważamy, że to nie pasażer powinien być zobowiązany do składania oświadczenia, tylko zapis powinien być typu „dowódca</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona. Zaproponowany przepis przyczyni się w sposób jednoznaczny do usunięcia wątpliwości czy dana operacja wykona z wykorzystaniem lotni była lotem z pasażerem czy też takim lotem nie była. Ponadto w ocenie projektodawcy treść zaproponowanego pkt 6.5 stanowić będzie duże ułatwienie co do ustalenia charakteru lotu, szczególnie w kontekście badania zdarzenia lotniczego, w przypadku pojawienia się sprzecznych informacji od pilota i pasażera po jego wystąpieniu.</p> |
| 16. | Tomasz Poznański Polska Paralotniowa | Rozdział 6 pkt 6.5. | | <p>Uwaga nieuwzględniona. Vide komentarz do uwagi Nr 15.</p> |

Tabela nr 3 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 2 (paralotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|------------------|------|-------------------------------------|---------------------|--|---|
| www.inforflex.pl | 171. | Polskie Paralotniowe Stowarzyszenie | Rozdział 6 pkt 6.5. | statku powinien przed lotem uzyskać oświadczenie od członka załogi lub pasażera...". Wnosimy o wykreślenie w całości punktów 6.5 Przepisy te nie przyczyniają się w najmniejszym stopniu do zwiększenia bezpieczeństwa pilotów i pasażerów a jedynie powodują powstanie zbędnych biurokratycznych czynności. Są negatywnie odbierane przez środowisko. | Uwaga nieuwzględniona. Vide komentarz do uwagi Nr 15. |
|------------------|------|-------------------------------------|---------------------|--|---|

Tabala nr 4 - Uwagi z konsultacji społecznych do załącznika nr 3 (motolotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| Lp. | Konsultant społeczny | Przepis | Treść uwagi | Stanowisko ULC |
|-----|---|----------------------------|---|---|
| 1. | Aeroklub Polski | Rozdział 2 pkt 2.1.27) | proponuje się dopisanie c) silnik ze śmigłem lub bez oraz d) śmigło, | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Dopisanie tych elementów niesie za sobą poważne konsekwencje w zakresie zatwierdzania producentów śmigieł, producentów silników i producentów kompletnych zespołów napędowych, a także konsekwencje wymagań w zakresie tabliczki znamionowej, deklaracji zgodności, instrukcji użytkowania w locie i obsługi technicznej etc. Wskazane przez konsultanta elementy motolotni przechodzą ocenę w procesie oceny wózka z zespołem napędowym lub w procesie oceny kompletnej motolotni. Nie jest niezbędny zatwierdzonego producent do produkcji tych wyodrębnionych elementów.</p> |
| 2. | Wojciech Poncylus Henryk Krasieński Władysław Kokot | Rozdział 2 pkt 2.1.1.7) | Dlaczego w nowym projekcie na dwuosobowych motolotniach budowanych amatorsko, nie będzie można latać we dwie osoby? chociaż do obecnej chwili było można latać Wg obowiązującego prawa które zgodnie z Rozp. Min. Infrastruktury z dn 25.04 2005 dopuszczają dwuosobowe motolotnie zbudowane amatorsko do latania w dwie osoby. Przecież na amatorsko zbudowanych motolotniach dwuosobowych Polscy zawodnicy startowali na zawodach rangi światowej i zdobywali mistrzowskie tytuły. Gdyby Projekt Nowego Rozporządzenie wszedł w życie byłby to ewenement w skali cywilizowanego Świata. Proszę o odpowiedź w jakim kraju obowiązuje również taki przepis i skąd ULC czerpie wzorce tworząc takie Rozporządzenia. | <p>Na dwuosobowych motolotniach budowanych amatorsko będzie można (jak dotychczas) latać we dwie osoby. Umożliwia to (jak dotychczas) pkt 9.2. załącznika motolotnie, pozostawiony w prawie identycznej treści, jednak z uwzględnieniem uczestnictwa mechanika motolotniowego, który będzie wystawiał, jak dotychczas, pozwolenie na wykonywanie prób w locie.</p> <p>Dodatkowo, jako ułatwienie, zamieszczono nowy przepis 9.2.1. umożliwiający budowanie takich motolotni na własne potrzeby, bez dotychczasowego obowiązku nadzoru przez Prezesa ULC. Dotyczy to osób, które w ogóle nie są zainteresowane budowaniem motolotni na potrzeby szkolenia lotniczego oraz lotów z pasażerem. Jednocześnie na takich dwuosobowych motolotniach - bez problemu można będzie wykonywać loty dwuosobowe przez "świadomych" członków załogi zgodnie z</p> |

Tabala nr 4 - Uwagi z konsultacji społecznych do załącznika nr 3 (motolotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|----|-----------------|----------------------------|---|---|
| 3. | PAŻP | Rozdział 5 pkt 5.2.1.5) | Propozycja brzmienia: „5) mapę rejonu z naniesionymi, niezbędnymi informacjami nawigacyjnymi” Uwaga: zbiór otwarty | przepisami pkt 7.4., 7.4.1. i 7.4.2. |
| 4. | Aeroklub Polski | Rozdział 5 pkt 5.3.5) | obecną treść proponuje się zastąpić treścią „świadectwo radio telefonisty jeśli prowadzi łączność radiową”, proponuje się zastąpić wyrazy „900 m nad terenem” wyrazami „900 m wysokości bezwzględnej”; | Uwaga uwzględniona. |
| 5. | Aeroklub Polski | Rozdział 6 pkt 6.2.4) | | Uwaga nie uwzględniona Dotychczasowe doświadczenia związane z stosowaniem przedmiotowego zapisu, wskazuje na brak wątpliwości o charakterze interpretacyjnym. |
| 6. | Aeroklub Polski | Rozdział 7 pkt 7.4. | proponuje się skreślić wyraz „lotów” por omówienie analogicznej uwagi do zapisu w załączniku nr 1. | Nie uwzględniono. Sposób sformułowania uwagi w stosunku do pkt 7.4 jest niejasny. |
| 7. | Aeroklub Polski | Rozdział 8 pkt 8.4.1. | wydaje się że ten punkt powinien dotyczyć tylko przedłużenia a nie wydawania pozwolenia skoro weryfikowana jest tylko część dokumentów, | Nie uwzględniono. Przepis jest poprawny. Zarówno przy wydawaniu pozwolenia jak i jego przedłużaniu sprawdzeniu podlegają dwa dokumenty motolotni: metryka i instrukcja między innymi poprzez porównanie ich zapisów z egzemplarzem motolotni oraz pozostałymi dokumentami źródłowymi wymienionymi w pkt 1 i 3. Weryfikacji podlega poprawność zapisów w metryce oraz instrukcji i ich zgodność z naniesionymi na podzespołach oznaczeniami oraz danymi dokumentów wymienionych w pkt 1 i 3. Tak jest w przypadku pkt. 1 gdzie poprzez porównanie metryki z dokumentem wystawianym zazwyczaj dla typu a nie egzemplarza motolotni, czyli świadectwem spełnienia wymagań |

Tabala nr 4 - Uwagi z konsultacji społecznych do załącznika nr 3 (motolotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----|--|----------------------------|--|---|
| | | | | <p>technicznych, certyfikatem typu lub innym a także w przypadku pkt 3 gdzie metryka motolotni jest porównywana ze świadectwem ewidencji oraz znakami ewidencyjnymi na motolotni. Aktualność instrukcji sprawdza się potwierdzając jej zgodność z certyfikatem typu lub innym dokumentem dla typu dla którego instrukcja została wydana, w tym wszystkimi jej aktualizacjami wprowadzonymi przez producenta, z uwzględnieniem jej zgodności z obecną kompletacją.</p> |
| 8. | Henryk Orwat Szkoła Motolotniowa „HENOR” | Rozdział 8 pkt 8.6. | <p>Proponuję - W metryce motolotni wpisuje się w szczególności pozwolenie na wykonywanie lotów i jego przedłużenia, dane identyfikujące motolotnię i jej podzespoły, informacje o użytkowniku oraz dane dotyczące przebiegu użytkowania.</p> | <p>Nie uwzględniono.</p> <p>Propozycja konsultującego jest zbieżna z aktualnym brzmieniem przepisu a poprzez występujące w treści słowa „w szczególności” umożliwia także przeznaczenie metryki wskazane dodatkowo przez wnioskującego. Jednocześnie wzór metryki motolotni zawiera szereg rozdziałów, które prowadzone na bieżąco, kompleksowo odzwierciedlają przebieg użytkowania motolotni w tym między innymi: Dziennik pracy, Naprawy i przeglądy. Czynności okresowe a także rozdziały uwzględniające kilkakrotne zmiany kompletacji oraz przekazania między kolejnymi właścicielami.</p> |
| 9. | Aeroklub Polski | Rozdział 9 pkt 9.1.1.3) | <p>jeżeli producent dostarcza użytkownikowi podzespół to również instrukcję podzespołu a nie całej motolotni, w związku z czym proponuje się zastąpienie słowa „motolotni” wyrazem „podzespołu”,</p> | <p>Uwaga uwzględniona.</p> |
| 10. | Henryk Orwat Szkoła Motolotniowa „HENOR” | Rozdział 12 - | <p>Na str. 4 i 5 metryki motolotni – rozdział II - właściciel motolotni, w rubrykach widnieją wpisy : „Poświadczenie organu</p> | <p>Uwaga uwzględniona.</p> |

Tabala nr 4 - Uwagi z konsultacji społecznych do załącznika nr 3 (motolotnie) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>evidencyjnego” - proponuję wpisać - Podpis, „zdającego” – proponuję wpisać - Nabywcy, „przyjmującego” – proponuję wpisać - Zbywcy</p> <p>Proponowane zmiany są wynikiem moich doświadczeń zdobytych w wieloletniej pracy przy obsłudze motolotni (certyfikat nr 012 PHG/C/2006). Uważam, iż przyczynią się one do ujednolicenia nazewnictwa i wymagań dotyczących używania i obsługi ultralekkich statków powietrznych. Służą one również uporządkowaniu spraw związanych z rzetelnym udokumentowaniem przebiegu użytkowania co ma kluczowe znaczenie podczas dokonywania obsługi motolotni i dopuszczania ich do lotów a w konsekwencji bezpośrednio wiąże się z bezpieczeństwem ich użytkowania. Również moja praktyka jako eksperta PKBWL badającego zdarzenia z udziałem motolotni jednoznacznie wskazuje na konieczność uporządkowania tych spraw. Wydany przez Prezesa ULC Komunikat z dn. 21.11.2012 r. (w załączeniu) stwierdza istniejące nieprawidłowości a wydane zalecenia moim zdaniem doskonale korespondują z proponowanymi zmianami.</p> |
|--|--|---|

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

| Lp | Konsultant społeczny | Przepis | Treść uwagi | Stanowisko ULC |
|----|---|--------------------------|---|--|
| 1. | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 1 pkt 1.1. | Z treści tego zapisu wynika, że spadochron ratowniczy jest spadochronem innego przeznaczenia (konieczne przededagowanie). | Uwaga uwzględniona |
| 2. | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 2 pkt 2.1.1) | AAD – z definicji wynika, że AAD to także urządzenie zamontowane na spadochronie głównym – konsekwencje takiej definicji niosą ze sobą niebezpieczeństwo dla skoczków związane z interpretacją tego przepisu! | Uwaga nie uwzględniona Automatic Activation Device (AAD) to każdy automat spadochronowy o którym mowa w tym rozporządzeniu. Faktem jest, że obecnie dominują AAD montowane na spadochronach (pokrowcach) zapasowych. Jednak poszczególne przepisy szczegółowe rozporządzenia, dotyczące automatów, jednoznacznie wskazują o które automaty chodzi. Konsultujący nie wskazał przepisów których interpretacja niesie zagrożenia. |
| 3. | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 2 pkt 2.1.3) | 1. co z uprawnieniami instruktora, który w chwili wejścia w życie niniejszego projektu rozporządzenie zamiast świadectwa kwalifikacji ciągle będzie posiadał ważną licencję CDL(P) z wpisanymi do niej uprawnieniami? 2. Z przepisu tego wynika, że instruktor nie musi mieć ważnego uprawnienia, wystarczy, że jest ono wpisane do ważnego świadectwa kwalifikacji (świadectwa są ważne 5 lat a uprawnienia 3 lata) | Uwaga uwzględniona |
| 4. | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 2 pkt 2.1.6) | czy w przypadku mechanika nie ma zastosowania ta sama wątpliwość, którą przytoczono powyżej w | Uwaga uwzględniona |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33

ust

www.inforflex.pl

| SOL" | odniesieniu do uprawnień instruktorskiego (świadectwa są ważne 5 lat a uprawnienia 3 lata)? | | | |
|--|---|--|---|--|
| 5. Aeroklub Polski | Proponuje się dopisanie punktu w następującym brzmieniu" 8 Podróżny – osoba odbywająca lot na pokładzie statku powietrznego z którego wykonuje się skoki spadochronowe lub zrzuty i nie będąca związana z ich wykonywaniem" i nadanie jednolitej numeracji; w dalszej treści rozporządzenia jest dopuszczony udział osoby trzeciej w locie i istotne z punktu widzenia regulacji jest zdefiniowanie statusu takiej osoby. | Rozdział 2 pkt 2.1.8) | <p>Postulat de lege ferenda</p> <p>Projektodawca widzi potrzebę dookreślenia statusu osoby odbywającej lot na pokładzie statku powietrznego z którego wykonuje się skoki spadochronowy, ale niezwiązanej z samym wykonaniem skoku.</p> <p>Niemniej jednak, z uwagi na fakt, iż dotychczas obowiązujące rozporządzenie wydane na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze wygasa z dniem 18 marca 2013 r., a także z uwagi na konieczność zachowania płynności funkcjonowania działalności lotniczej objętej przedmiotowym rozporządzeniem w nadchodzącym sezonie lotniczym, proponuje się zachowanie przedmiotowego punktu w zaproponowanym kształcie</p> <p>Uwaga uwzględniona</p> | |
| 6. Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | z treści w Rozdziale I ust. 1.1. wynika, że spadochron ratowniczy jest spadochronem innego przeznaczenia | Rozdział 2 pkt 2.1.12) | | |
| 7. Aeroklub Polski | proponuje się skreślenie wyrazów „albo ewidencji prowadzonych na podstawie ustawy”; | Rozdział 2 pkt 2.1.19) | | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Dotychczasowe doświadczenia związane z stosowaniem przedmiotowego zapisu, wskazują na brak występowania wątpliwości o charakterze interpretacyjnym.</p> <p>Uwaga uwzględniona</p> |
| 8. Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | z przedstawionej definicji ucznia-skoczek wynika, że każdy, kto nie posiada polskiego świadectwa kwalifikacji, także samodzielnie skoczek – obcokrajowiec, z | Załącznik 4 Rozdział 2 pkt 2.1.20) | | |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

www.inforflex.pl

| | | | | |
|----|--|--------------------------------|--|--|
| 9. | Włodzimierz Skalik Aeroklub Polski | Rozdział 2 pkt 2.1.2 ppkt 3 | <p>uprawnieniami instruktorskimi, jest skoczkiem w Polsce. Absurdalne i wymagające zmiany definicji pojęcia ucznia-skoczka</p> <p>proponuje się dopisanie In fine słowa „osobowe”.</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Chodzi tu także o wszystkie spadochrony między innymi spadochrony towarowe, innego przeznaczenia, osobowe, etc, np. podczas prób a nie tylko osobowe.</p> <p>Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie.</p> |
| 10 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARASOL” | Rozdział 2 pkt 2.1.2 ppkt 3 | <p>2.1. pkt 23) a także wcześniejszy pkt 7) – pojęcie „zrzut” funkcjonuje w Polsce od dziesięcioleci jako określenie procesu opuszczania statku powietrznego w locie przez skoczków oraz w innym znaczeniu (np. zrzut paliwa przed awaryjnym lądowaniem, zrzut owiewki szybowca itp.); pilot samolotu wywołującego skoczków często używa pojęcia „zrzut” zgłaszając np. kierownikowi lotu czy służbom kontroli lotów <i>wejście na kurs do zrzutu</i>, zakończenie zrzutu („<i>po zrzucie!</i>”); kierownik skoków używa tego pojęcia np. nakazując przerwać zrzut itp. W niniejszym projekcie (4.2.1.2. punkty 4 i 5 oraz 10.1. tabela) a także w obowiązującym dotychczas rozporządzeniu autorzy odruchowo użyli pojęcia „zrzut” w</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>W treści rozporządzenia jednoznacznie rozróżnia się skoki i zrzuty przedmiotów. Zarówno w treści rozdziałów jak i w ich tytułach mowa jest o skokach i zrzutach..</p> <p>Można rozważyć wprowadzenie pojęcie „zrzut przedmiotów” co jednak pociągnie za sobą kilkadziesiąt zmian w tekście rozporządzenia polegających na zamianie słowa „zrzut” na „zrzut przedmiotów”</p> <p>Do rozważenia w przyszłej regulacji.</p> <p>Jednakże, na obecnym etapie związanym wygaśnięciem w dniu 18 marca 2013 r. obecnie obowiązującego rozporządzenia wydanego na podstawie art. 33 ust. 2, a także z uwagi na konieczność zapewnienia płynności funkcjonowania działalności lotniczej w nadchodzącym sezonie lotniczym, proponuje</p> |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33

ust

www.inforlex.pl

| | | | | |
|----|--|-----------------------------------|---|--|
| 11 | Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA- SOL” | Rozdział 2 pkt 2.1.2 ppkt 9 | odniesieniu do skoczków i tak powinno pozostać. Zaproponowana w określeniach definicja zrzutu wprowadza chaos pojęciowy, co nie służy bezpieczeństwu. Zawężanie pojęcia zrzutu na potrzeby opracowania przepisów nie ma sensu i należy raczej obok pojęcia „zrzut”, dotyczącego zrzutu skoczków lub przedmiotów (a także paliwa z samolotu, środków gaśniczych z samolotu gaśniczego, wody czy owiewki z szybowca itp.) wprowadzić nowe, precyzyjniejsze pojęcie, np. „zrzutu przedmiotu Uwaga jak w odniesieniu do pkt 2.1.23) | pozostawienie przedmiotowego przepisu w przedłożonym kształcie. |
| 12 | Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA- SOL” | Rozdział 2 pkt 2.1.30) | odnosi się do nieistniejącego rozporządzenia i nie wiadomo o co chodzi. | „Proponuję, aby te przepis otrzymał brzmienie: „30) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy. Obowiązujące rozporządzenie w sprawie licencjonowania również w odniesieniu do świadectw kwalifikacji stanowi o programach specjalistycznych. Uwaga nie uwzględniona |
| 13 | PAŻP | 4 Rozdział 3 | Brak określenia zasad (w tym segregacji przestrzeni) wykonywania skoków w przestrzeni niekontrolowanej oraz kontrolowanej (zgoda ATC). | Uwaga nie uwzględniona Zgłoszona uwaga ma związek z zasadami ruchu lotniczego i z wydzielaniem przestrzeni powietrznej rezerwowanej na potrzeby wykonywania skoków, co jest przedmiotem odrębnych regulacji. |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

www.inforflex.pl

| | Aeroklub Polski | Rozdział 3 pkt 3.1.1. | proponuje się dopisanie po wyrazach „określa dodatkowo” wyrazu „opracowany”; | Uwaga uwzględniona |
|----|--|----------------------------|--|---|
| 14 | Aeroklub Polski | Rozdział 3 pkt 3.1.1. | <p>Proponuje się zastąpić treść proponowaną treścią: Do opracowania regulaminu nie jest zobowiązany podmiot organizujący skoki z zachowaniem poniższych warunków:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w porze dziennej; 2) z pojedynczego statku powietrznego; 3) związane z wykonaniem jednego startu statku powietrznego dziennie; 4) dla nie więcej niż 20 osób; 5) inne niż skoki ucznia-skoczek; 6) z wysokości do 4 000 m. n.p.m.” | <p>Propozycja Aeroklubu Polskiego jest zbieżna z tym co zaproponowano w projekcie rozporządzenia z art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze.</p> |
| 16 | <p>Arkadiusz Wantoła Aeroklub Warszawski</p> <p>Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL”</p> | Rozdział 3 pkt 3.1.1.1. | <p>nie bardzo rozumiem potrzebę takiego punktu: domyślam się, że autor miał na myśli podmiot organizujący raz na jakiś czas pokazy spadochronowe, polegające na wykonaniu jednego skoku, z jednego samolotu, z wysokości poniżej 4000 m, albo podmiotu który najmuje sobie skoczków do zrobienia takich pokazów i nie potrzebuje w tym momencie regulaminu, kto w takim razie ogarnia całokształt spraw związanych z organizacją takich skoków, znaczy kto jest organizatorem? skoczek, grupa skoczków, podmiot "X"? nie jest to jasne, a powinno być...</p> <p>Przepis niejasny oraz stanowiący</p> | <p>Uwzględniono.</p> <p>Dodano także przepis 3.1.3.3. „aby zgodnie z sugestią konsultanta nie był „bardzo łatwy do obejścia”;</p> <p>„3.1.3.3. W przypadku organizacji skoków w jednym miejscu przez kilku organizatorów konieczne jest ustalenie wspólnego kierownika skoków i korzystanie z wspólnego regulaminu.”</p> <p>Będzie to również zgodne z pkt 4.2.1.2) i 4.4.6.</p> |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33

ust

www.inforflex.pl

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| | | | <p>zbiór wielu nieuzasadnionych (niewłaściwie dobranych) ograniczeń dla pojedynczego skoczka oraz dla grupy skoczków zamierzających zorganizować dla siebie skoki spadochronowe zgodnie z 4.4.6.</p> <p>Z zaproponowanej formy przepisu nie wynika jasno czy wszystkie przedstawione warunki muszą zostać spełnione równocześnie gdyż nie użyto słowa „łącznie”, jak ma to miejsce w innym miejscu niniejszego projektu rozporządzenia (8.5.4.).</p> <p>Jeśli tak to prościej jest napisać, że regulaminu nie musi opracowywać podmiot organizujący załedwie jeden wylot w porze dziennej z wysokości do 4000 m n.p.m. dla grupy nie większej niż 20 osób;</p> <p>W żadnym z raportów PKBWL opracowanych dotychczas nie stwierdzono, aby przyczyną zdarzenia lub wypadku z udziałem skoczka była niewłaściwa organizacja skoków polegająca na: a) wykorzystaniu więcej, niż jednego statku powietrznego do wyrzucania skoczków, lub b) wykonaniu zbyt dużej liczby wylotów ze skoczkami w ciągu jednego dnia, lub c) organizowaniu skoków dla zbyt licznej grupy skoczków, lub d) z powodu udziału w skokach zarówno skoczków spadochronowych jak i uczniów-skoczków.</p> | |
|--|--|--|---|--|

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

www.inforflex.pl

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>Przepis będzie martwy gdyż jest bardzo łatwy do obejścia. Wystarczy, że każdy z kilku skoczków spadochronowych będzie organizatorem jednego z wylotów. Formalnie więc organizator zawsze będzie organizatorem tylko jednego wylotu i przepis zostanie zachowany. Tylko czy o to chodzi jego autorom? Zaproponowane więc w przepisie ograniczenia wprowadza się w sposób sztuczny i nieuzasadniony jako kontynuację restrykcyjnych ograniczeń obowiązujących do tej pory. Proponuję rozważyć następujące zmiany:</p> <p>3.1.1. Do opracowania regulaminu nie jest zobowiązany podmiot organizujący skoki z zachowaniem łącznie poniższych warunków:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w porze dziennej; 2) z wysokości do 4 000 m. n.p.m.; 3) w sytuacji, gdy w jego ocenie, przy jego doświadczeniu w organizowaniu skoków oraz przy jego świadomości konsekwencji cywilno-prawnych dla organizatora podmiot uzna, że brak regulaminu nie wpłynie na bezpieczeństwo skoków, z uwzględnieniem takich czynników, jak: <ol style="list-style-type: none"> a. liczebność grupy skoczków i ich doświadczenie, b. liczebność i doświadczenie personelu zaangażowanego do |
|--|--|--|---|

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33

ust

www.inforflex.pl

| | | | | |
|----|--|----------------------------|---|--|
| | | | <p>organizacji skoków i jego zadania, c. miejsce organizowania skoków, d. liczba i rodzaj wykorzystywanych statków powietrznych do wywożenia skoczków, e. intensywność skoków (częstotliwość startów statków powietrznych ze skoczkami lub liczba lądujących skoczków w jednostce czasu). Przedstawiona powyżej formuła nie jest propozycją ostatecznej formy ustępu 3.1.1. ale sygnalizuje tendencje zmian, którym powinien on ulec. Inaczej bowiem organizuje się skoki dla trzech skoczków z małego samolotu, którzy chcą ćwiczyć celność lądowania, a inaczej imprezę typu BOOGIE dla dziesiątek i setek spadochroniarzy. Próba tworzenia uniwersalnego, ale precyzyjnego przepisu nie znajduje uzasadnienia w faktach historycznych dotyczących bezpieczeństwa i prawdopodobnie nie podniesie bezpieczeństwa skoków.</p> | |
| 17 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARASOL” | Rozdział 3 pkt 3.1.1.5) | <p>jego treść nie powinna znaleźć się w żadnym z zapisów dotyczących organizatora skoków, gdyż za skoki ucznia-skoczek odpowiada ośrodek szkolący ucznia lub egzaminator podczas egzaminu a nie organizator skoków. Przedstawione próby rozmoczenia tej odpowiedzialności</p> | <p><u>Uwaga nieuwzględniona</u> Uwaga dotyczy przepisu, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie. W ocenie projektodawcy przedmiotowy przepis obowiązujący od 2005 r. na podstawie obecnie obowiązującego rozporządzenia z art. 33 ust. 2, nie stwarza, jak wskazuje na to praktyka lotnicza,</p> |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

www.inforflex.pl

| | | | | |
|----|--|-----------------------------|--|---|
| | | | <p>muszą skończyć się tragicznie. Wszelkie sprawy dotyczące skoków ucznia-skoczka należy pozostawić przy przepisach dotyczących instruktora i ośrodka szkolenia oraz egzaminatora przyjmującego egzamin praktyczny a nie przy przepisach o organizacji skoków. Poza tym należy zwrócić uwagę, że regulamin, o którym mowa w Rozdziale 3, według obowiązującego prawa nie będzie dokumentem wymagającym zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu. W konsekwencji tego niemożliwe jest zastosowanie postanowień ustępów 3.2. i 3.2.1 niniejszego projektu rozporządzenia, co czyni te przepisy „martwymi” jeszcze przed ich wprowadzeniem.</p> | <p>problemów interpretacyjnych.</p> |
| 18 | Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.1. | <p>Uwagi dot. zrzutów jak w odniesieniu do pkt 2.1.23)</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona Vide komentarz do uwagi Nr 10</p> |
| 19 | Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.1.1) | <p>sprawy ograniczeń w ruchu lotniczym i uzyskania zezwoleń dotyczących lądowania należy zostawić w gestii dowódcy statku powietrznego. Tak wygląda to w praktyce i dobrze było by to usankcjonować z adnotacją, że organizator musi dopilnować tych spraw, gdy wykonuje się skoki z kilku statków powietrznych.</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona Uwaga dotyczy przepisu, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie. W ocenie projektodawcy przedmiotowy przepis obowiązujący od 2005 r. na podstawie obecnie obowiązującego rozporządzenia z art. 33 ust. 2, nie stwarza, jak wskazuje na to praktyka lotnicza, problemów interpretacyjnych.</p> |
| 20 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia | Rozdział 4 pkt 4.1.7) b) | <p>sprawy ruchu naziemnego statku powietrznego pozostawić</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona Przedmiotowy przepis nie ma na celu nałożenia</p> |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33

ust

www.inforflex.pl

| | | | | |
|----|---|-----------------------------|--|--|
| 21 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.1.7) i) | bezwzględnie w gestii dowódcy statku powietrznego albo służb kierujących ruchem tych statków. Organizacja skoków nie jest powodem do kierowania ruchem lotniczym na lotnisku (choćby ruchem naziemnym) a organizator skoków nie jest do tego uprawniony. | na organizatora skoków i zrzutów spadochronowych obowiązków związanych z kierowaniem ruchem lotniczym na lotnisku. Celem omawianego przepisu jest zapoznanie osób biorących udział w skokach i zrzutach z zasadami organizacji tych zrzutów i skoków, w tym także z zasadami ruch naziemnego, celem uniknięcia kolizji z innymi statkami powietrznymi, z innymi skoczkami podchodzącymi do lądowania lub schodzącymi z płyty lotniska. |
| 22 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.1.7) l) | zapis niebezpieczny, dający możliwość interpretowania przez skoczków i prawników w taki sposób, że skoro organizator nie umieści w regulaminie zakazu jakiegoś rodzaju skoków to oznacza, że był on dozwolony przez organizatora zgodnie z zasadą „coś, co nie jest zabronione jest dozwolone” a odpowie za to organizator skoków. Wyobraźnia skoczków nie ma granic a organizator skoków nie może odpowiadać za zbyt bujną wyobraźnię lub jej całkowity brak! | Uwaga została uwzględniona w treści projektu rozporządzenia. W pkt 4.1 ppkt 7) lit. j skreślono następujące zdanie: „a także rodzaj skoków lub zrzutów zabronionych przez organizatora” |
| 22 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.1.7) l) | w zaproponowanej formie nie do przyjęcia! punkt ten nie ma nic wspólnego z organizacją skoków i może być skierowany do podmiotu udostępniającego komercyjnie spadochrony do skoków a nie do podmiotu organizującego skoki. organizator skoków nie może odpowiadać za wydawanie, obsługę i | Uwaga uwzględniona Uzupełniono przepis o „w przypadku udostępniania spadochronów przez organizatora” |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

www.inforflex.pl

| | | | | |
|----|---|-----------------------------|--|---------------------------|
| 23 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.1.7) n) | kontrolę spadochronów nie będących jego własnością, a już szczególnie wobec osób nie będących skoczkami spadochronowymi, czyli uczniów-skoczków i pasażerów tandemu! za sprawdzenie sprzętu ucznia-skoczka odpowiadać może wyłącznie instruktor szkolący skoczka w ramach ośrodka szkolenia a za sprawdzenie sprzętu pasażera tandemu wyłącznie pilot tandemu wykonujący skok z tym pasażerem! organizatorowi skoków nie można niniejszym przepisem udzielać kompetencji instruktorów i pilotów tandemu ani próbować obciążyć go ich ewentualnymi uchybieniami! organizator skoków jest tylko organizatorem skoków i niczym więcej! rozmywanie odpowiedzialności i przerzucanie jej z instruktorów i pilotów tandemu na organizatora skoków będzie miało tragiczne skutki. | |
| 24 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.1.7) o) | niegramatyczny i przez to niezrozumiały. | Uwaga uwzględniona |
| | | | niegramatyczny i przez to niezrozumiały. | Uwaga uwzględniona |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33

ust
www.inforflex.pl

| | | | | |
|----|--|--|---|---|
| 25 | Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA-SOL” Szkolenia | Załącznik 4 Rozdział 4 pkt 4.1.7) q) | do usunięcia! Samo słowo „metodyki” świadczy o tym, że to nie jest zagadnienie dla organizatora skoków a dla ośrodków szkolenia. Organizator skoków nie może podważać procedur, według których jest lub był szkolony w uprawnionym ośrodku szkolenia skoczek, który uczestniczy w skokach. Organizator skoków jest tylko organizatorem skoków a nie podmiotem szkolącym (w tym szkolącym w postępowaniu w sytuacjach awaryjnych). Tym zajmują się rejestrowane przez Prezesa Urzędu ośrodki szkolenia, szkolące według zatwierdzonych przez Prezesa programów i procedur. | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>W ocenie projektodawcy zgłaszający uwagę nie czyni wyraźnego rozróżnienia pomiędzy metodyką szkolenia, a metodyką postępowania w sytuacjach niebezpiecznych. W przedmiotowym przepisie nie chodzi o szkolenie.</p> <p>Ponadto w opisie sposobów postępowania w sytuacjach awaryjnych i niebezpiecznych podczas skoków mówi się o wysokościach, które determinują określony sposób postępowania.</p> <p>W obecnym projekcie, przepis ten zmienił numerację na pkt 4.1.7 p)</p> |
| 26 | Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA-SOL” Szkolenia | Rozdział 4 pkt 4.1.7) r) | niniejszy przepis pozwala ingerować podmiotowi nieuprawnionemu (organizatorowi skoków) w kompetencje podmiotu uprawnionego (pilota tandemu) w zagadnienia związane z pasażerem tandemu. Jest to wbrew logice, wbrew prawu i wbrew bezpieczeństwu! | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>W ocenie projektodawcy organizator skoków lub zrzutów powinien mieć prawo do określania minimalnego wyposażenia skoczka i pasażera, z uwagi na konieczność zapewnienia podstawowego poziomu bezpieczeństwa jego uczestników.</p> |
| 27 | Włodzimierz Skalik Aeroklub Polski | Rozdział 4 pkt 4.1.10) | proponuje się dopisanie po wyrazach „skoków lub zrzutów” wyrazy „miejsca lądowania skoczków„ | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie.</p> <p>W ocenie projektodawcy uwzględnienie uwagi prowadziłoby do powstania sytuacji, w której projekt rozporządzenia stałby się nieczytelny, co prowadziłoby w przyszłości do powstawania</p> |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

www.inforplex.pl

| | | | wątpliwości natury interpretacyjnej związanej z jego stosowaniem. |
|--|-----------------------------|--|--|
| 28 Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.1.13) | przeredagować, gdyż wynika z niego, że organizator skoków ma wyznaczyć organizatora skoków.... – tzw. „masło maślane”. | Uwaga uwzględniona |
| 29 Aeroklub Polski | Rozdział 4 pkt 4.1.2. 4) | W ocenie konsultującego punkt ten powinien dotyczyć przede wszystkim postępowania w sytuacjach niebezpiecznych na pokładzie statku powietrznego używanego w danym miejscu. Pozostałe zasady są z reguły podstawą szkolenia podstawowego i doskonalącego w całej Polsce. | Uwaga nie uwzględniona W opisie sposobów postępowania w sytuacjach awaryjnych i niebezpiecznych podczas skoków mówi się o wysokościach, które „narzucają” określony sposób postępowania. |
| 30 Arkadiusz Wantola Aeroklub Warszawski | Rozdział 4 pkt 4.1.2. 4) | A nie powinno dotyczyć przede wszystkim postępowania w sytuacjach niebezpiecznych na pokładzie statku powietrznego użytkowanego w danym miejscu? pozostałe zasady są z reguły podstawą szkolenia podstawowego i doskonalącego obowiązuje w całej Polsce | Uwaga nie uwzględniona. Vide komentarz do uwagi nr 29 |
| 31 Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.1.2. 4) | Do usunięcia! Samo słowo „metodyki” świadczy o tym, że to nie jest zagadnienie dla organizatora skoków a dla ośrodków szkolenia. Organizator skoków nie może podważać procedur, według których jest lub był szkolony w uprawnionym ośrodku szkolenia skoczek, który uczestniczy w skokach. Organizator | Nie uwzględniono. W przypadku uczniów-skoczków organizatorem skoków jest przecież podmiot szkolący. Ponadto vide komentarz do uwagi nr 29. |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33

ust

www.inforlex.pl

| | | | | |
|----|--|------------------------------|--|---|
| 32 | Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA- SOL” | Rozdział 4 pkt 4.2.1.2) | skoków jest tylko organizatorem skoków a nie podmiotem szkolącym (w tym szkolącym w postępowaniu w sytuacjach awaryjnych). Tym zajmują się rejestrowane przez Prezesa Urzędu ośrodki szkolenia, szkolące według zatwierdzonych przez Prezesa programów i procedur należy dodać „równocześnie”, bo przecież skoki mogą być wykonywane naprzemiennie z różnych statków powietrznych, np. rano z innego, niż wieczorem itp. | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie.</p> <p>W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem.</p> |
| 33 | Aeroklub Polski | Rozdział 4 pkt 4.2.1.4) | po liczbie 5.000 proponuje się dopisać „AMSL” | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie.</p> <p>W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem.</p> |
| 34 | Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA- SOL” | Rozdział 4 pkt 4.2.1.1.2) | kogo należy uznać za posiadacza klasy wyszkolenia D (skoczek posiadający licencję FAI kategorii D, czy posiadający uznanie przez Prezesa Urzędu licencji kat. D?) | <p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Dotychczasowe wyjaśnienie dla konsultanta: Kwestia klasy D wyszkolenia to regulacje</p> |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

www.inforflex.pl

| | | | | |
|----|--|--------------------------------------|--|---|
| 35 | Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.2.1.2.1) i 2) | Drugie pytanie: co mają oznaczać kropki na końcu przepisu, czy możliwość dopisania jego dalszej części? wyrzucić zagadnienia związane z ruchem lotniczym i pozostawić je w gestii dowódcy statku powietrznego, który przecież według prawa odpowiada za wykonanie operacji lotniczej, której się podjął. A wywołanie skoczków jest tylko jednym z rodzajów operacji lotniczych (uwagi jak w odniesieniu do pkt 4.1.1) i 4.1.7) b)). | wynikające z projektowanego rozporządzenia w sprawie świadectw kwalifikacji. Uwaga nie uwzględniona Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie. W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem. |
| 36 | Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.2.1.2.4) | zamiast „poinstruowanie pilotów” powinno być „ustalić z pilotami”. Przecież to nie skoczek spadochronowy (nawet kierujący skokami) a prawo i szereg przepisów lotniczych oraz instrukcja operacyjna lotniska i instrukcja użytkowania statku powietrznego narzucają pilotom zasady postępowania podczas operacji lotniczych. | Ponadto uwzględnienie zgłoszonej uwagi, spowodowałby konieczność przeprowadzenia daleko idących zmian charakterze legislacyjnym, co byłoby działaniem nie celowym z uwagi na konieczność zapewnienia ciągłości działalności lotniczej, po 18 marca 2013 r. Po tej dacie stracił bowiem ważność obecnie obowiązujące rozporządzenie z art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze. Uwaga nie uwzględniona Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie. W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33

ust

www.inforflex.pl

| | | | | |
|----|--|--------------------------------------|---|---|
| 37 | Artur Janczak Ósrodek Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.2.1.2.4) i 5) | Kierownik skoków może co najwyżej ustalić z pilotami co i jak będzie wykonywane podczas wywożenia skoczków, a nie instruować ich jak i co mają zrobić. | stosowaniem. |
| 38 | Artur Janczak Ósrodek Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.2.3.1.2) | mimowolne użycie tu słowa „zrzut” przez autorów tego rozporządzenia pokazuje, jak bardzo koniecznym jest pozostawienie jego tradycyjnego znaczenia (zrzut skoczków lub przedmiotów, „na kursie do zrzutu”, „po zrzucie” itp.) i wprowadzenie na potrzeby przepisów lotniczych (w tym niniejszego rozporządzenia) pojęcia „zrzut przedmiotu” (uwagi w odniesieniu do pkt 2.1 23)). | Uwaga uwzględniona Widze wyjaśnienia do uwagi 34. |
| 39 | Artur Janczak Ósrodek Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.2.3.2. | O zapięcie jakich automatów spadochronowych chodzi? Może chodzi o sprawdzenie ich działania? Konieczne przededagowanie zdania. „Podanie komendy do skoku” uczniowi – skoczkowi wygląda jak „wydanie polecenia skoku” a to może rodzić szereg wątpliwości prawnych w razie wypadku. Może lepiej użyć sformułowania „wydanie zgody na skok”, „wydanie | Uwaga nie uwzględniona Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie. W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem. Odnosząc się do wątpliwości dotyczących |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

| | | | | |
|----|--|--------------------------|---|---|
| 40 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARASOL” | Rozdział 4 pkt 4.2.7. | <p>zewolnienia na skok” itp. Wszak dzisiaj coraz powszechniej to kierownik skoków i dowódca statku powietrznego decydują o czasie i sposobie podania sygnałów do otwarcia drzwi i rozpozyczenia zrzutu skoczków (w oparciu o pozycjonowanie za pomocą GPS, prędkość samolotu, kierunek wiatru, czas opuszczania samolotu przez skoczków itd.).</p> | <p>automatów spadochronowych, należy wskazać, że chodzi tutaj o automaty wskazane w załączniku 4 pkt 6.4.4.1.2)</p> |
| | | | <p>przykład kuriozalnego konstruowania przepisów opartego na rzekomych logicznych przesłankach. Najpierw wprowadza się pojęcie organizatora skoków narzucając mu odpowiedzialność i szereg obowiązków. Następnie obciąża się organizatora obowiązkami wchodzącymi w kompetencje pilota statku powietrznego wywołującego skoczków (pobieranie zgody na latanie i informacji o ograniczeniach przestrzeni, instruowanie jak i gdzie pilot ma kołować oraz latać itd.). W dalszej kolejności nakazuje się organizatorowi wyznaczenie w określonych sytuacjach kierownika skoków, którego obarcza się znowu częścią obowiązków wcześniej zrzuconych na organizatora skoków (a ingerujących w sprawę dotyczące pilota, bo związanych z lataniem samolotu). Po tym wszystkim tworzy</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie.</p> <p>W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem.</p> |

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| | | | <p>się przepis mówiący, że jeśli nie musi być kierownika skoków to jego obowiązki w zakresie dotyczącym wszystkiego co wiąże się z lataniem („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”) przejmuję pilot (!), dowódca statku powietrznego wywołującego skoczków.</p> <p>Reasumując, w myśl niniejszych przepisów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Na początku najmdirzejszy w kwestii operacji lotniczej, polegającej na wyrzucaniu skoczków, jest organizator skoków (kimkolwiek by on był), ale tylko do chwili podjęcia decyzji o tym czy wyznacza kierownika skoków czy nie; 2. Z chwilą wyznaczenia kierownika skoków cała mądrość splaya z organizatora na kierownika, który będzie instruował pilotów jak mają kołować i latać, ale jednocześnie cały czas będzie podlegał organizatorowi; 3. Jeśli natomiast organizator nie | |
|--|--|--|---|--|

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

www.inforlex.pl

| | | | | |
|----|---|----------------------------|--|---|
| 41 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.2.8.1) | <p>wyznaczy kierownika skoków, bo nie zachodzi taka potrzeba, wówczas najمأدرzejszy w kwestiach latania, według niniejszego przepisu, jest dowódca statku powietrznego, z którego będą skakać skoczkowie.</p> <p>Należy ponownie przeanalizować, uporządkować, wyraźniej rozdzielić i dostosować do realnych wymogów bezpieczeństwa zakres kompetencji i obowiązków: 1) organizatora skoków, 2) kierownika skoków i 3) dowódcy statku powietrznego wykonującego operację lotniczą polegającą na wyrzucaniu skoczków.</p> | |
| 42 | Włodzimierz Skalik Aeroklub Polski | Rozdział 4 pkt 4.3.2) | <p>pilot wywożący skoczków odpowiada za decyzję o ich zrzucie bez względu na to czy jest kierownik skoków czy go nie ma, bo to pilot wykonuje określoną operację lotniczą. Niniejsze przepisy nie mogą kolidować z innymi istniejącymi przepisami gdyż godzi to w bezpieczeństwo oraz rozmywa obraz odpowiedzialności prawnej.</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie.</p> <p>W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem.</p> |
| | | | <p>sugeruje się aby zmienić sposób oznaczenia gdyż zgodnie z załącznikiem pkt 10.1 znak taki</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w</p> |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33

ust

www.inforlex.pl

| | | | | |
|----|--|--------------------------|---|--|
| 43 | Arkadiusz Wantoła Aeroklub Warszawski | Rozdział 4 pkt 4.3.2) | oznacza że na lotnisku odbywają się loty połączone z wyrzutem skoczków natomiast przyjęte jest w lotnictwie litera T oznacza punkt przyziemia, co może wprowadzać w błąd. | projekcie. W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem. |
| 44 | Aeroklub Polski | Rozdział 4 pkt 4.3.5) | krzyż i litera "T" nie jest miejscem odpowiednim do lądowania skoczków - wg załącznika w pkt.10.1 znak taki oznacza, że na lotnisku odbywają się loty połączone z wyrzutem skoczków, a dla dużej rzeszy lotników litera "T" oznacza miejsce/punkt przyziemia, może warto zostawić tylko "krzyż" jako miejsce lądowania skoczków? będzie to zdecydowanie czytelniejsze zarówno dla skoczków jak i dla lotników | Uwaga nie uwzględniona Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie. W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem. |
| 45 | Arkadiusz Wantoła | Rozdział 4 | prośba o dookreślenia jaki sprzęt sygnalizacyjny miałby być użyty ponieważ w proponowanym brzmieniu zapis jest niezrozumiały | Uwaga nie uwzględniona Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie. W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem. |
| 45 | Arkadiusz Wantoła | Rozdział 4 | o jakim sprzęcie sygnalizacyjnym | Uwaga nie uwzględniona |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

www.inforflex.pl

| | | | | |
|----|---|----------------------------|---|--|
| 46 | Aeroklub Warszawski Arkadiusz Wantoła Aeroklub Warszawski | pkt 4.3.5) | mówimy? rakiety i naboje sygnałowe dawno odeszły w niepamięć, więc jaki sprzęt sygnalizacyjny pozostaje? | Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie. W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem. |
| 47 | Aeroklub Polski Arkadiusz Wantoła Aeroklub Warszawski | Rozdział 4 pkt 4.3.6) | w kontekście uwagi do poprzedniego punktu (chodzi o uwagę do pkt 4.3. ppkt 5) w przedmiotowym przypadku można mówić o tzw. płótnach startowych, co w ocenie konsultującego jest zbędne; w tym przypadku możemy mówić o tzw. płótnach startowych czyli właśnie literze "T" i krzyżu, dwóch krzyżach czy też dwóch krzyżach z poprzeczką, tylko po co? | Uwaga nie uwzględniona Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie. W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem. |
| 48 | Arkadiusz Wantoła Aeroklub Warszawski | Rozdział 4 pkt 4.4. | niejasne - jest czy nie jest wymagany, bo chyba nie mówimy o pkt.3.1.1? | Uwaga niezasadna. Regulamin nie jest zawsze wymagany, stąd proponowana konstrukcja przepisu. Regulamin jest odpowiednikiem dawnej instrukcji operacyjnej (instrukcji wykonywania skoków) jest zatem dokumentem operacyjnym. Czy i kiedy jest wymagany określa rozdział 3 załącznika 4. |
| 48 | Arkadiusz Wantoła Aeroklub Warszawski | Rozdział 4 pkt 4.4.2.4) | punkt dotyczy tylko zrzutów, czy podpis wyrzucającego podczas skoków uczniów skoczków też jest | Uwaga uwzględniona w treści załącznik Nr 4 |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33

ust

www.inforlex.pl

| | | | | |
|----|--|---|--|--|
| 49 | Aeroklub Polski | Rozdział 4 pkt 4.4.5. | wymagany na liście załodawczej, czy wystarczy określenie zadania przy nazwisku wyrzucającego jako np. "wyrzut" czy też "wyrzucający"? | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie.</p> <p>W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem.</p> |
| 50 | Arkadiusz Wantoła Aeroklub Warszawski | Załącznik 4 Rozdział 4 pkt 4.4.5. | w ocenie konsultującego sam fakt przyjęcia nadzoru nad uczniem skoczkiem i wpisania go na listę załodawczą jest jednoznaczny z potwierdzeniem przyjęcia odpowiedzialności i wytwarzanie dodatkowych dokumentów jest całkowicie zbędne. | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie.</p> <p>W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem.</p> <p>Ponadto komputerowy wydruk w postaci sporządzony <i>ex post</i> (po skoku) nie jest wystarczającym potwierdzeniem prowadzenia nadzoru nad procesem wykonywania skoków. Jedynie jego podpisanie przed wykonaniem ww.</p> |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

www.inforflex.pl

| | | | | daje gwarancję prowadzenia takowego <i>de facto</i> . |
|----|---|----------------------------|---|--|
| 51 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 4 pkt 4.4.7.1. | Kto przechowuje listę załadowczą, jeżeli organizatorem skoków jest skoczek lub grupa skoczków zgodnie z 4.4.6.? Czy taki skoczek lub grupa skoczków jest podmiotem, o którym mowa w 3.1.1.1.? | Uwaga uwzględniona |
| 52 | Aeroklub Polski | Rozdział 5 pkt 5.1. | proponuje się dopisać „Jeżeli instrukcja statku powietrznego, z którego pokładu planuje się wykonywanie skoków spadochronowych lub zrzutów nie stanowi inaczej, załoga jest obowiązana mieć przygotowane do użycia spadochrony osobiste lub spadochrony przeznaczone dla całego statku powietrznego.” | Uwaga nie uwzględniona Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie. W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem. |
| 53 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 5 pkt 5.1. | Obowiązki pilota wywołającego należy rozszerzyć o 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 | Uwaga nie uwzględniona Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie. W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem. |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

www.inforlex.pl

| | | | | |
|----|---|--------------------------|--|--|
| 54 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 5 pkt 5.1.7. | <p>skoczków”, które powinien podjąć w porozumieniu z organizatorem skoków bez względu na to, czy jest kierownik skoków czy go nie ma (uwagi jak w odniesieniu do pkt 4.2.7.).</p> | <p>Jednakże, uwaga zostaje zakwalifikowana jako postulat <i>de lege ferenda</i>, w przyszłych pracach nad rozporządzeniem z art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze.</p> <p>Na chwilę obecną, mając na uwadze konieczność zachowania płynności funkcjonowania działalności lotniczej w nadchodzącym sezonie lotniczym, projektodawca proponuje pozostać przy obecnie obowiązującym zapisie.</p> |
| 55 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 5 pkt 5.1.8. | <p>przykład sprzecznych przepisów, gdyż punkt ten jest niezgodny z 4.1. pkt 3). Trzeba jednoznacznie określić kto odpowiada za sporządzenie listy załodowej: albo organizator skoków albo dowódca statku powietrznego.</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie.</p> <p>W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem.</p> |
| 55 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 5 pkt 5.1.8. | <p>Uwagi jak w odniesieniu do pkt 5.1.</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie.</p> <p>W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego</p> |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

www.inforplex.pl

| | | stosowaniem. | |
|----|---|--------------------------|--|
| 56 | Włodzimierz Skalik Aeroklub Polski | Rozdział 5 pkt 5.2.1. | <p>jest „powinien w regulaminie zamieszcza stosowną informację na ten temat” powinno być „zamieszcza w regulaminie stosowną informację na ten temat.”</p> <p>Uwaga uwzględniona</p> |
| 57 | Arkadiusz Wantoła Aeroklub Warszawski | Rozdział 5 pkt 5.2.1. | <p>punkt nie jest jasny, w regulaminie możemy zapisać dodatkowe wyposażenie statku powietrznego, ale dysponentem statku powietrznego jest inny podmiot, który nie respektuje takich zapisów z przyczyn różnych - co wtedy? nie wpisywać bo nie jest to możliwe do spełnienia, czy wpisać i nie egzekwować, aż do czasu, gdy nadejdzie dzień kontroli, wypadku lub innego zdarzenia, który zweryfikuje zapis?</p> <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie.</p> <p>W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarzał problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem.</p> |
| | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | | <p>Po pierwsze: zdanie zbudowane jest niegrammatycznie; po drugie: organizator przede wszystkim uzgodni możliwości wprowadzenia zaproponowanych zmian w wyposażeniu tego statku z dowódcą statku powietrznego oraz z jego dysponentem (właścicielem?); po trzecie: dlaczego nagle w regulaminie ma się znaleźć informacja o zmianie wyposażenia samolotu skoro wcześniej w ogóle nie zamieszczono w nim informacji na temat wyposażenia samolotu? Komu i po co w takim razie taka</p> |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33

ust

www.inforlex.pl

| | | | | |
|----|---|--|--|---|
| 58 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 5 pkt 5.2.2. | informacja o zmianach jest potrzebna w regulaminie? po słowie „organizator” rozszadek i zasady bezpieczeństwa nakazują dodać „i dowódca statku powietrznego przeprowadzają”. | Uwzględniono |
| 59 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Załącznik Nr 4 Rozdział 5 pkt 5.3.1. | a co z samolotami zbliżającymi się do lotniska bez zamiaru lądowania? należy usunąć sformułowanie „właściwych służb” i sprecyzować, o jakie służby chodzi. Można ewentualnie wyjaśnić pojęcie „właściwych służb” w rozdziale 2 (2.1.). kto w pierwszej kolejności musi udzielić przyłatującym statkom powietrznym informacji, „właściwe służby” czy dowódca statku powietrznego wywołującego skoczków? | Uwaga nie uwzględniona Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie. W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarza problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem. W przedmiotowym przepisie chodzi o służby ruchu lotniczego, które są doprecyzowane w odrębnych przepisach dotyczących tej materii. |
| 60 | Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 6 pkt 6.2.2. | Nie organizator a pilot tandemu określa, zgodnie z posiadanymi uprawnieniami, wyposażenie pasażera tandemu, z którym wykonuje skok i żadnego innego! To | Na chwilę obecną, mając na uwadze konieczność zachowania płynności funkcjonowania działalności lotniczej w nadchodzącym sezonie lotniczym, projektodawca proponuje pozostać przy obecnie obowiązującym zapisie Uwaga nie uwzględniona Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie. |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

| | | | | |
|----|---|--------------------------|---|---|
| | | | <p>produkcji systemów tandemowych i ośrodki szkolące pilotów tandemu określają wyposażenie pasażera a pilot tandemu musi postępować zgodnie z posiadaną wiedzą, nabytymi umiejętnościami oraz własną oceną sytuacji przed podjęciem decyzji o wykonaniu skoku z pasażerem. Organizator może natomiast zabronić wykonania skoku każdemu, komu tylko będzie chciał i nie musi tego podpierać żadnymi regulaminami.</p> | <p>W ocenie projektodawcy, przedmiotowy przepis zawarty w obecnie obowiązującym od 2005 r. rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, nie stwarza problemów interpretacyjnych związanych z jego stosowaniem.</p> <p>Na chwilą obecną, mając na uwadze konieczność zachowania płynności funkcjonowania działalności lotniczej w nadchodzącym sezonie lotniczym, projektodawca proponuje pozostać przy obecnie obowiązującym zapisie.</p> |
| 61 | Arkadiusz Wantoła Aeroklub Warszawski | Rozdział 6 pkt 6.3.1. | z roku 2003? | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
| 62 | Arkadiusz Wantoła Aeroklub Warszawski Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 6 pkt 6.3.3. | <p>czyli skoki z wysokości 800 - 5000 m, bez udziału ucznia skoczka, z jednego lub więcej samolotów, ale startujących jeden za drugim, na lądowisku/lotnisku, w dzień, bez skoków tandemowych, nie wymagają opracowywania szczegółowego regulaminu, czy też w ogóle regulaminu?</p> <p>Określenie warunków wykonywania skoków przez ucznia-skoczka należy do ośrodka szkolenia a nie do organizatora skoków, zgodnie z 6.4.1. Organizator nie jest uprawnionym podmiotem do zajmowania się zagadnieniami szkoleniowymi. Organizator może natomiast zabronić wykonania skoku</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona.</p> <p>Określenie warunków wykonywania skoków przez ucznia-skoczka należy do podmiotu szkolącego, jednakże jest to również obowiązek organizatora skoków, np. "na strefie". Stąd organizator jest jak najbardziej uprawnionym podmiotem do egzekwowania postanowień regulaminu. Regulamin strefy może bowiem różnić się od wymagań określonych przez podmiot szkolący (poprzez np. posiadanie zapisów bardziej rygorystycznych) i wtedy gdy uczeń-skoczek nie zastosuje się do ww., organizator może zabronić mu wykonania skoku.</p> |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33

ust

www.inforlex.pl

| | | | | |
|----|--|--------------------------|---|---|
| 63 | Arkadiusz Wantola Aeroklub Warszawski | Rozdział 6 pkt 6.4.1. | każdemu, komu tylko będzie chciał i nie musi tego podpierać żadnymi regulaminami. | |
| | | | co to jest dokument wewnętrzny (oprócz programu szkolenia czy regulaminu?) każdy podmiot ma opracować sobie regulamin skoków ucznia - skoczka z zasadami obowiązującymi u niego? np. Szkoła Spadochronowa X określa, że uczeń-skokoczek może wykonywać do 10 skoków dziennie, a Szkoła Spadochronowa Y określi, że u niego może wykonywać tylko 3 skoki dziennie? to samo dotyczy wyposażenia? w Szkole X uczeń skacze z kamera na rękę, w szkole Y natomiast w krótkich spodenkach? Przecież miało być dążenie do unifikacji przepisów, programów, po to by uczeń w całej Polsce był traktowany tak samo i nie miał problemów z zasadami itp. przejściowymi, zasadami itp. niezrozumiałe.... | <p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Zgodnie z § 3 ust. 2 projektu rozporządzenia w sprawie działalności szkoleniowej personelu lotniczego podlegającej wpisowi do rejestru podmiotów szkolących, podmiot szkolący powinien posiadać procedury prowadzenia szkolenia lotniczego, które należy traktować jako dokumenty wewnętrzne wskazane w ppkt 6.4.1.</p> |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

www.inforflex.pl

| | Uwaga uwzględniona | |
|--|---|------------------------------------|
| <p>64 Aeroklub Polski Arkadiusz Wantoła Aeroklub Warszawski Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL”</p> | <p>jest „pkt 11.2 i 11.3”, powinno być „6.4.4.1” chyba raczej pkt. 6.4.4.1 ppkt. 1 i 2, bo pkt 11.2 i 11.3 nie ma w tym projekcie rozporządzenia</p> | <p>Rozdział 6 pkt 6.4.4.6)</p> |
| <p>65 Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL”</p> | <p>Nie uwzględniono Vide komentarz do uwagi Nr 25</p> | <p>Rozdział 6 pkt 6.5.1.</p> |
| <p>66 Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL”</p> | <p>Nie uwzględniono Vide komentarz do uwagi Nr 25</p> | <p>Rozdział 6 pkt 6.5.1.1.</p> |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33

ust

www.inforflex.pl

| | | | | |
|----|--|--------------------------|---|---|
| 67 | Artur Janczak Osrodek Spadochronowego „PARA- SOL” | Rozdział 7 pkt 7.1. | należy przerehablować gdyż pasażera już wkrótce będzie musiał instruować pilot tandemem a nie instruktor (będą to osobne, niezależne uprawnienia w świadectwie kwalifikacji skoczka). | Postulat <i>de lege ferenda</i> . Na chwilę obecną obowiązuje rozporządzenie MI z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego, a nie projekt z art. 104 ust. 1 ustawy do które odnosi się konsultant. (Racjonalny ustawodawca - zasada pewności prawa). |
| 68 | Aeroklub Polski | Rozdział 8 pkt 8.4.2 | proponuje się skrócić wyrazy „oraz pkt 11.1 załącznika.”, | Uwaga uwzględniona |
| 69 | Artur Janczak Osrodek Spadochronowego „PARA- SOL” | Rozdział 8 pkt 8.4.6. | nieczysta treść ze względu na skomplikowaną drabinkę punktów i podpunktów. | Uwaga nie uwzględniona Wyczerpie sprawdzono. Nie zawiera błędów logicznych. Złożona „drabinka punktów” jest odzwierciedleniem faktycznych rodzajów dopuszczania spadochronów w zależności od sytuacji. Przepis w stosunku do poprzedniej wersji jest czytelniejszy poprzez wyciągnięcie z podstawowego wprowadzenia do wyczerpie dwóch rodzajów dopuszczeń : do użycia i do skoków i przesunięcie ich we właściwe miejsca dla jednoznaczności interpretacji. W dotychczasowej siedmio letniej praktyce dopuszczania spadochronów do skoków lub użycia nie było zgłoszenia o problemach stosowania tego przepisu lub prób o interpretację. |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

www.inforflex.pl

| | | | | |
|----|---|-------------------------------|---|--|
| 70 | Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARASOL” | Rozdział 8 pkt 8.8.1. | odniesienie do 8.8.1. co zapewne jest błędne. | Uwaga uwzględniona |
| 71 | Aeroklub Polski Arkadiusz Wantoła Aeroklub Warszawski | Rozdział 8 pkt 8.10.2.2)a) | proponuje się skrócić, w przypadku kompletowania z innymi typami podzespołów uprząż pokrowiec taki zapis powoduje konieczność wystawienia nowej karty czaszy spadochronu głównego, takie zapisy może robić TYLKO przeszkolony mechanik z uprawnieniami, z drugiej strony montaż czaszy głównej może dokonać sam skoczek - sprzeczność i nie logiczne | Uwaga nie uwzględniona Skreślenie tego przepisu podważa sens wystawiania karty czaszy głównej. W przypadku kompletowania czaszy głównej z innymi typami podzespołów uprząż pokrowiec występuje konieczność wystawienia nowej karty czaszy spadochronu głównego potwierdzającej komplectację z właściwymi dla tego pokrowca częściami. Przepis o karcie 8.10.2. ppkt 2 lit.a Wystawienie karty z dowolnie skompletowanymi częściami jest niebezpieczne. Montaż czaszy głównej do pokrowca może dokonać sam skoczek, ale tylko w przypadku gdy ta czasza spełnia min. warunki. pkt. 8.5.4, 8.5.2. a przede wszystkim z pkt 8.7. i posiada kartę czaszy głównej 8.10.2 Zmiana wymaga szerszej dyskusji w tym rozważenia takiej możliwości tylko dla spadochronów nie używanych przez ucznia, przy jednoczesnej likwidacji karty czaszy głównej dla skoczków spadochronowych. Postulat <i>de lege ferenda</i> . |
| 72 | Arkadiusz Wantoła Aeroklub Warszawski | Rozdział 8 pkt 8.13.1. | a nie powinno brzmieć: wydano certyfikat lub oznaczono wyrób znakiem zgodności z normą TSO, JTSO, ETSO, PN, EN lub inną właściwą dla wytwarzanego sprzętu | Uwaga nie uwzględniona Istotny jest nie fakt oznaczenia wyrobu a prawo do takiego oznaczenia wyrobu czyli jak w przepisie 8.13.1. 3) wydano certyfikat lub inny |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33

ust

www.inforflex.pl

| | | | | |
|----|---|-----------------------------|---|---|
| | | | spadochronowego | dokument pozwalający na takie oznaczenie. Należy pamiętać, że na rynku są nie tylko spadochrony i ich podzespoły z UE, ale zdarzają się też wyroby o nieautoryzowanym oznaczeniu zgodności normą tub z typem wyrobu który posiada prawo takiego oznaczania. |
| 73 | Aeroklub Polski | Rozdział 8 pkt 8.13.1.3) | proponuje się nadanie brzmienia „wydano certyfikat lub oznaczono wyrób znakiem zgodności z normą TSO, JTSO, ETSO, PN, EN lub inną, właściwą dla wytwarzanego sprzętu spadochronowego. | Uwaga nie uwzględniona Uzasadnienie jw. |
| 74 | Arkadiusz Wantoła Aeroklub Warszawski | Rozdział 8 pkt 8.13.2. | w dalszym ciągu żądamy certyfikatów uznania na sprzęt który jest użytkowany w całym świecie na podstawie oznaczenia, ze jest zgodny z normami TSO, ETSO, JTSO | Uwaga uwzględniona |
| 75 | Włodzimierz Skalik Aeroklub Polski Arkadiusz Wantoła Aeroklub Warszawski Artur Janczak Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 9 pkt 9.13.1.6) | proponuje się skreślenie, w przypadku skoczka będzie to raczej utrudniona operacja, bo w jakiej formie takie poświadczenie ma wystawić? na czym ma polegać poświadczenie obsługi spadochronu ucznia-skoczka jeśli w kartach zestawu nie odnotowuje się obsługi, o której mowa 9.13.1. punkty 1 – 5? | Uwaga uwzględniona Odpowiedź na pytanie: Na czym ma polegać poświadczenie obsługi spadochronu ucznia-skoczka jeśli w kartach zestawu nie odnotowuje się obsługi, o której mowa 9.13.1. reguluje to pkt 9.15.1., 9.16. oraz 8.4.1 |

Tabela nr 5 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 4 (spadochrony) projektu rozporządzenia z art. 33 ust

www.inforflex.pl

| | | | | |
|----|--|---------------------------|---|---|
| 76 | Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 9 pkt 9.15. | na czym ma polegać poświadczenie obsługi spadochronu ucznia-skoczka jeśli w kartach zestawu nie odnotowuje się obsługi , o której mowa 9.13.1. punkty 1 – 5? | Odpowiedź: jw. |
| 77 | Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 9 pkt 9.15.1. | na czym ma polegać poświadczenie obsługi spadochronu ucznia-skoczka jeśli w kartach zestawu nie odnotowuje się obsługi , o której mowa 9.13.1. punkty 1 – 5? | Odpowiedź: jw. |
| 78 | Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 9 pkt 9.17. | nie istnieją punkty 8.8.2. i 8.8.3. | Uwaga uwzględniona |
| 79 | Artur Janczak Ośrodek Spadochronowego „PARA-SOL” | Rozdział 10 pkt 10.1. | uwagi do pojęcia zrzutu jak w odniesieniu do pkt 2.1.23) | Przepis, którego brzmienie nie jest zmieniane w projekcie. Komentarz w pkt 10 |
| 80 | Sławomir Makowski AIR-POL sp. z o.o. | Zał. Nr 4 uwaga ogólna | Uważamy, że przedstawione w projekcie procedury są bardzo skomplikowane w stosunku do stosowanych w USA i innych krajach UE i podważają ekonomiczny sens produkcji w Polsce spadochronów oraz stanowią hamulec postępu technologicznego w tej dziedzinie. | Uwaga nie uwzględniona Uwaga konsultanta nie zawiera propozycji szczegółowych odnoszących się do poszczególnych przepisów. W większości krajów UE stosuje się bardziej złożone systemy oparte na JAR 21 i PART 21. W rozporządzeniu 33.2. jest system uproszczony zawierający tylko wybrane najistotniejsze elementy w/w. Zgłoszoną uwagę projektodawca przyjmuje jako postulat <i>de lege ferenda</i> |

Tabela nr 6 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 5 (ultral lekkie SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

www.forlex.pl

| Lp. | Konsultant społeczny | Przepis, którego uwaga dotyczy | Treść uwagi | Stanowisko ULC |
|-----|----------------------|--------------------------------|---|--|
| 1. | Bogdan Cierpiot | Załącznik Nr 5 uwaga ogólna | <p>Dlaczego państwo bez racjonalnej analizy macie zamiar w trosce o bezpieczeństwo zadziałać być może wbrew temu bezpieczeństwu? Jeśli uważacie że nadzór techniczny nad prywatnymi samolotami ultralekkimi należy zaostrzyć, to na jakiej podstawie? Czy państwo zadaliście sobie trudu, żeby zapoznać się ze stosownymi wymogami w podobnej kategorii lotnictwa w krajach EU, gdzie wypadkowość na 1000 zarejestrowanych samolotów jest najmniejsza? Proponuję równać do najlepszych, a nie wykonywać kroków zmierzających tylko i wyłącznie do rejestrowania ultralajtów poza granicami Polski. Ze względu na podobnie nadmierne surowe przepisy - jak dzisiaj w lotnictwie ultralekkim - dotyczące żeglarstwa sportowego mój jacht do połowy lat 90-tych miałem zarejestrowany za granicą. Przepisy w żeglarstwie złagodniały, żeglarzy przybyło z 50%, a nie doczytałem się nigdzie, że zwiększyła się liczba wypadków na polskich wodach. Chciałbym dożyć tej chwili, żeby idąc za głosem rozsądku nie tylko jacht, ale i samolot przerejestrować na znaki polskie, a obce świadectwo kwalifikacji zamienić na polskie.</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Brak konkretnych wniosków o zmianę treści przepisu</p> |

Tabela nr 6 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 5 (ultralekkie SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|----|---|-----------------------------|--|---|
| 2. | Krystyna Miskiewicz-Mańkowska Latania Szkoła Rekreacyjnego „Aerokrak” | Załącznik Nr 5 uwaga ogólna | Zupełnie nie rozumiem braku akceptacji ultralekkich statków powietrznych w działalności gospodarczej. Czy użycie wprowadzonego do firmy samolotu ultralekkiego do przelotu w ramach delegacji biznesowej właściciela będzie teraz niezgodne z przepisami. W moim odczuciu to absurd. Ponad 90 % USP w Polsce to samoloty kupione przez firmy. Ciekawi mnie jak zareagują na to właściciele ww. samolotów. | <p>Zgłoszona uwaga po analizie przedstawionych argumentów została uwzględniona w § 2 ust. 1 pkt 2 części normatywnej projektu. Tym samym przedmiotowy zapis nie będzie stanowił przeszkody do wykorzystywania, zarówno przez osoby prawne jak i osoby fizyczne, ultralekkich statków w działalności gospodarczej.</p> <p>Jednakże, statki powietrzne, o których mowa w lit. c załącznika II do rozporządzenia nr 216/2008 jako statki amatorskie nie mogą być używane w działalności gospodarczej, co zostało ujęte w nowym § 2 ust. 1 pkt 3.</p> |
| 3. | Krzysztof Krzesiński SkyTaxi | Załącznik Nr 5 uwaga ogólna | <p>W nawiązaniu do Załącznika 5 w/w rozporządzenia w odniesieniu do Samolotów Ultralekkich biorąc pod uwagę treści zapisów tego Załącznika stwierdzamy, że nie może on zostać przyjęty w całości ze względu na błędne zapisy niekompatybilne z Projektem z 16.11.2012 r. Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie klasyfikacji statków powietrznych oraz innych Projektów Rozporządzeń.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>1. Użyte w rozdziale 2 pkt 16 tego Załącznika terminy i masy nie są kompatybilne z Projektem Rozporządzenia w sprawie klasyfikacji statków powietrznych.</p> <p>Zapisy 7 w/w Załącznika są zbyt</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Projekt rozporządzenia został opracowany w oparciu o obecnie obowiązującą klasyfikację statków powietrznych, co wynika m.in. z przyjętego harmonogramu prac legislacyjnych. Rozporządzenie, o którym wspominają konsultanci jest wciąż projektem. Przedłożone rozporządzenie musi być zgodne z obecnie obowiązującym prawem a nie przyszłymi rozwiązaniami. Po wejściu w życie nowej klasyfikacji statków powietrznych będą podjęte prace legislacyjne dostosowujące rozporządzenie dotyczące wyłączenia niektórych statków powietrznych spod niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do nowej klasyfikacji statków powietrznych.</p> |

Tabela nr 6 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 5 (ultralekkie SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>rygorystyczne i nie uwzględniają zapisów oczekujących projektów innych rozporządzeń. Dotyczy to zarówno ilości dokumentów niezbędnych do procesu dopuszczania do lotu budowanych konstrukcji jak i przeprowadzania tego procesu</p> <p>3. W rozdziale 9 zapisy dotyczące wymogów obsługi są prawie identyczne jak dla dużych samolotów co niepotrzebnie ogranicza możliwości ich obsługi np. w certyfikowanych zakładach</p> <p>4. Niedopuszczalnym jest przekazywanie projektu wymagającego głębokiej merytorycznej analizy z 10-cio dniowym terminem do konsultacji oczekując przy tym merytorycznych uwag i zastaniając się przy tym problemem ULC wynikającym z presji terminu wprowadzenia tego Rozporządzenia. W ostatnich czasach ULC bardzo często stosuje takie praktyki , które niejednokrotnie zawierają zaledwie kilkudniowy termin na wniesienie uwag a nawet prosi o wniesienie uwag do projektów, których czas konsultacji już upłynął! Na wniosek mogę przedstawić dowody w tej sprawie w postaci pism kierowanych do instytucji i stowarzyszeń.</p> <p>5. Skoro samoloty ultralekkie nie są statkami powietrznymi w rozumieniu aneksu 8 a są sportowymi urządzeniami latającymi</p> |
|--|--|---|

Tabela nr 6 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 5 (ultralekkie SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|----|--------------------------------|---|---|---|
| | | | <p>użytkowanymi w oparciu o regulacje prawa krajowego – to rolą organów tego kraju jest takie tworzenie prawa umożliwiającego obywatelowi budowanie, prowadzenie i użytkowanie takich urządzeń w sposób nie naruszający tego prawa z zachowaniem podstawowych zasad bezpieczeństwa</p> <p>Zasady te powinny uwzględniać fakt, że są to sportowe urządzenia nieprzeznaczone do działalności zarobkowej i użytkowane w sposób podobny do użytkowania np pojazdu mechanicznego. Zatem tworzenie sztucznych barier w tym zakresie ogranicza swobody obywatelskie i rozwój inicjatyw społecznych dla lotnictwa ultralekkiego</p> | |
| 4. | Zbigniew Kędziora | Zał. Nr 5 Rozdział 2 pkt 2.1.ppkt 16 lit. c) | <p>W projekcie zakładacie że wiatrakowiec kategorii ultralekki będzie mógł mieć max. wagę startową MTOW 560kg. I to jest słuszny kierunek. Pytam się więc czemu taką wagę przypisujecie tylko wiatrakowcom a nie pozostałym statkom powietrznym kategorii ultralekki. Czyżby zakładacie że samolot ultralekki da się bezpiecznie zbudować do max. wagi .s MTOW 450kg ? Co jest takiego w wiatrakowcu że musi (wedle Waszego uznania) mieć aż taką wagę. Czy to wimik ma być taki ciężki. A czemu samolot nie uzyskał waszych takich względów. Przecież skrzydła samolotu są przeważnie</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Projektodawcę ogranicza Załącznik II do rozporządzenia(WE) nr 216/2008.</p> <p>Do MTOM=495kg - tylko stałki powietrzne amatorskie tj. budowane przez amatora lub stowarzyszenie amatorów.</p> |
| | Adam Kluźniak Świętokrzyska | | | |

Tabela nr 6 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 5 (ultral lekkie SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-------------------|-----------------|-----------------------------|---|--|
| Szkola AVIATOR | Latania | | <p>cięższe i bardziej skomplikowane niż wimik razem z mechanizmem obrotowym wiatrakowca. Pozostałość konstrukcji razem z silnikiem jest dość podobna. Nie rozumiem tej dyskryminacji.</p> <p>chcielibyśmy wiedzieć czemu projektodawca zmienia ciężar do startu wiatrakowca ultral lekkiego do 560 kg, natomiast helikoptera ultral lekkiego do 450kg. Sugerujemy, żeby obydwie typy pozostały w jednej grupie, tj 560kg. Powyższe ograniczanie wagi nie służy bezpieczeństwu.</p> <p>Mamy nadzieję, że nasze sugestie zostaną uwzględnione, tym bardziej, że w tej chwili obydwie statki są w jednej grupie.</p> | |
| 5. | Aeroklub Polski | Rozdział 2 pkt 2.1.17)c) | <p>Proponuje się zmienić brzmienie definicji ultral lekkiego statku powietrznego w stosunku do projektowanej na „każdy statek powietrzny niebędący statkiem wymienionym w §2 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia, który w co najmniej 51% zbudowany został przez amatora lub stowarzyszenie amatorów nienastawione na zysk, na ich własny użytek a nie w celach zarobkowych, o MTOM nie przekraczającej 495 kg. ”</p> <p>Por omówienie uwag do brzmienia §2 ust. 1 pkt 2 lit a projektu rozporządzenia.</p> | <p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Zmieniono definicję pkt 2.1 ppkt 17)</p> |

Tabela nr 6 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 5 (ultralekkie SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|----|-----------------|---------------------------|---|--|
| 6. | Aeroklub Polski | Rozdział 2 pkt 2.1.21) | proponuje się skreślenie w całości. Zdaniem opiniującego nie ma potrzeby wprowadzania takiej definicji | Uwaga uwzględniona. |
| 7. | Aeroklub Polski | Rozdział 2 pkt 2.1.21) | proponuje się dopisanie pkt „27) wymagania techniczne”. W ocenie AP istnieje pilna potrzeba zdefiniowania wymagań technicznych odrębnie dla statków powietrznych kwalifikowanych i osobno dla statków powietrznych amatorskich. Brak tego rodzaju zapisów rodzi problemy na styku Urząd – konstruktor amator. Przykładem takich praktycznych problemów jest żądanie Urzędu aby budowniczy ultralekkich szybowców wykazywali spełnienie specyfikacji certyfikacyjnych CS-22. | Uwaga uwzględniona. W pkt. 7.6 zmieniono wymagania dot. budowy konstrukcji amatorskich |
| 8. | Aeroklub Polski | Rozdział 6 pkt 6.5. | proponuje się dopisanie punktu 6.6 w brzmieniu „6.6 Odpowiedzialność za proces budowy amatorskiego ultralekkiego statku powietrznego spoczywa na jego budowniczym.” Zdaniem AP wprowadzenie proponowanego zapisu jest niezbędne z punktu widzenia zarówno konstruktorów jak i Urzędu, który nadmiernie ingeruje w procesy budowy nakładając zbędne wymagania. | Uwaga nie uwzględniona Zmieniono punkt 7.6 dot budowy amatorskiej, nie mniej jednak delegacja ustawowa wymusza budowę pod nadzorem Prezesa Urzędu. |
| 9. | Aeroklub Polski | Rozdział 7 | proponuje się dopisać nowy punkt 7.1 w brzmieniu” 7.1 Amatorskie statki powietrzne spełniające kryterium lit j załącznika II są zwolnione z obowiązków zawartych w rozdziałach 7 – 9 niniejszego | Uwaga nie uwzględniona Wstępnie wpisałem: Uwaga wynikająca z odniesienia się do projektu rozporządzenia w sprawie klasyfikacji. Obecnie procedowane rozporządzenia z art. 33 ust. 2 i 4 jest |

Tabela nr 6 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 5 (ultralekkie SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----|-----------------|-------------------------|--|---|
| | | | <p>załącznika, a także z konieczności wpisu do ewidencji statków powietrznych” oraz nadanie rozdziałowi 7 jednolitej numeracji; Zdaniem AP proponowany zapis koreluje z brzmieniem projektu rozporządzenia MTBiGM w sprawie klasyfikacji statków powietrznych, który wprowadza pojęcie statków powietrznych kategorii UL-70 i UL – 11 (wzorowane na FAR-103). AP uważa iż nie ma przeszkód do zwolnienia najlżejszych konstrukcji amatorskich o znikomej energii całkowitej z jakichkolwiek formalnych ograniczeń, podobnie jak w przypadku paralołtni czy moto – paralołtni.</p> | <p>opracowane w oparciu o obecnie obowiązujące rozporządzenia w sprawie klasyfikacji statków powietrznych, a nie nowy projekt rozporządzenia w tym zakresie.</p> |
| 10. | Aeroklub Polski | Rozdział 7 pkt 7.3.1)d) | <p>wyrazy „lotu próbnego kontrolnego” proponuje się zastąpić wyrazami „prób w locie”; Zdaniem AP zapis w proponowanej treści nadmiernie utrudnia proces budowy amatorskiego statku powietrznego. Praktyka polegająca na dzieleniu procesu sprawdzenia konstrukcji na lot próbny kontrolny oraz właściwe próby w locie w stosunku do prostych konstrukcji amatorskich jest całkowicie nieadekwatna. Uzgodnione wymagania techniczne Strona 10 z 15</p> <p>odnoszą się również do właściwości w locie danego ultralekkiego statku powietrznego, zatem wystarczającym jest uzgodnienie sposobu, miejsca i zakresu prób pomiędzy osobą nadzorującą budowę a pilotem.</p> | <p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Komentarz dotychczasowy: Zmieniono pkt 7.3. 1 d. na następujące brzmienie: „Zakończony pozytywnie proces budowy pod nadzorem wraz z uznanym sprawozdaniem z prób naziemnych i w locie”.</p> <p>Nowe proponowane brzmienie pkt 7.6 mówiące o budowie amatorskiej, rozgranicza pojęcia prób w locie po budowie oraz lotu próbnego kontrolnego w trakcie użytkowania.</p> |

Tabela nr 6 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 5 (ultralekkie SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----|---------------------------------------|---|---|--|
| 11. | Włodzimierz Skalik Aeroklub Polski | Załącznik 5 Rozdział 7 pkt 7.3.3) | <p>Proponuje się dopisać zdanie „a w przypadku statków powietrznych budowanych amatorsko instrukcję użytkowania w locie i obsługi technicznej zatwierdzoną przez osobę nadzorującą budowę.”; Celem niniejszej zmiany jest uproszczenie i przyspieszenie procesu zatwierdzania instrukcji. Zgodnie z proponowanym przez AP założeniem Prezes ULC wyznaczyłby jedną osobę do sprawowania nadzoru kompleksowo nad całym procesem budowy amatorskiego statku powietrznego, z którą budowniczy będzie zobowiązany stale współpracować. Budowniczy byłby zobowiązany do uzgodnienia zakresu wymagań technicznych stosownie do zakładanych parametrów budowanego statku powietrznego. Osoba stale nadzorująca budowę statku miałaby bieżącą możliwość korygowania i uzgadniania bieżących kwestii. W obecnej chwili angażowanie przez Urząd mnóstwa osób uczestniczących w procesie nadzoru znacznie utrudnia i opóźnia ten proces, podnosząc jego koszty.</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Brak praktycznej znajomości procesu przez wnioskującego. W trakcie procesu budowy wyznaczony jest przewodniczący ze strony ULC i to on decyduje o wszystkich działaniach, nie można wyznaczyć jednego specjalisty od wszystkiego, a objęcie wszystkich czynności przez jednego inspektora znacznie wydłużyłoby proces.</p> |
| 12. | Aeroklub Polski | Rozdział 7 pkt 7.3.5. | <p>proponuje się dopisać „z wyjątkiem amatorskiej budowy statków powietrznych dla której instrukcję użytkowania w locie i obsługi technicznej zatwierdza upoważniona przez prezesa osoba nadzorująca budowę.”; por odniesienie do zmian powyżej.</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Uwaga nie uwzględniona ponieważ nie ona nie zmienia w dotychczasowym podejściu do budowy pod nadzorem.</p> |

Tabela nr 6 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 5 (ultralekkie SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----|-----------------|------------------------|---|--|
| 13. | Aeroklub Polski | Rozdział 7 pkt 7.4. | <p>proponuje się skreślenie słów „działający w certyfikowanym ośrodku”; ograniczenie proponowane przez legislatora jest całkowicie zbędne i niecelowe. Certyfikowanych ośrodków na terenie Polski jest niezwykle mało co podnosi również koszty za korzystanie z ich usług a zakres uprawnienia przyznanego niniejszym przepisem nie przekracza uprawnień każdego mechanika ultralekkich statków powietrznych. Nieuzasadnione jest zatem „faworyzowanie” ośrodków certyfikowanych.</p> | <p>Uwaga uwzględniona</p> <p>W procesie konsultacji certyfikację zmieniono na zatwierdzenie.</p> |
| 14. | Aeroklub Polski | Rozdział 7 pkt 7.5. | <p>proponuje się zastąpić wyrazy „przeгляд zasadniczy” wyrazami „wykonanie oględzin” oraz wykreślenie treści od słów „i wykonanie przez pilota...” Oraz dopisanie zdania w brzmieniu „Jeżeli od daty ostatniego przedłużenia ważności pozwolenia na wykonywanie lotów upłynęło więcej niż 15 miesięcy wykonuje się lot kontrolny.”; instytucja wykonywania lotów kontrolnych jest zdaniem AP nadużywana w szczególności do statków powietrznych będących w stałej eksploatacji. W związku z tym proponuje się konieczność wykonania takiego lotu tylko w przypadku jeśli od daty upływu ważności pozwolenia na wykonanie lotów upływie więcej niż 3 miesiące. Zdaniem AP ze względu na niedefiniowanie pojęcia „przeгляду</p> | <p>Uwagę częściowo uwzględniono</p> <p>.Wprowadzono definicję w pkt 2.1 ppkt 26 w brzmieniu: „Przeгляд zasadniczy – szczegółowy przeгляд techniczny statku powietrznego wykonywany przez mechanika obsługi i poświadczenia w celu stwierdzenia zgodności do lotu statku powietrznego w zakresie określonym w instrukcji obsługi technicznej”.</p> |

Tabela nr 6 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 5 (ultralekkie SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|---|-----------------|------------------------|---|---|
| 15. | Aeroklub Polski | Rozdział 7 pkt 7.6. | zasadniczego” używanie go w treści rozporządzenia jest niecelowe. | |
| <p>Wyrazy „Amatorską budowę” proponuje się zastąpić wyrazami „Budowę amatorskiego”, wyrazy „Prezesa Urzędu” wyrazami „osoby upoważnionej przez Prezesa Urzędu” oraz zmianę zdania trzeciego przedmiotowego punktu poprzez nadanie mu brzmienia „Sposób prowadzenia budowy pod nadzorem, w tym określenia wymagań technicznych stosownie do rodzaju i charakterystyk budowanego statku powietrznego wymaga uzgodnienia z upoważnioną przez Prezesa Urzędu osobą nadzorującą budowę. W przypadku konstrukcji amatorskich dopuszcza się uproszczone metody wykazania zgodności z zadeklarowanymi wymaganiami technicznymi. Do dziennika budowy dołącza się następujące dokumenty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Protokół z ważenia i wyważenia statku powietrznego, 2) Protokół niwelacji, 3) Sprawozdanie w prób statycznych w uzgodnionym zakresie w przypadku konstrukcji budowanych według nowego projektu, lub oświadczenia budowniczego potwierdzającego zgodność wyprodukowanego egzemplarza z dokumentacją konstrukcyjną w przypadku konstrukcji budowanych według zestawów | | | | <p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Pkt. 7.6 dotyczy obecnie kompleksowo całego procesu amatorskiej budowy ultralekkiego statku powietrznego</p> |

Tabela nr 6 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 5 (ultralekkie SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

www.inforflex.pl

| | | | | |
|-----|-----------------|------------------------|---|---|
| | | | <p>lub na podstawie istniejącej dokumentacji, 4) Sprawozdanie z prób w locie. Próby w locie może wykonać osoba posiadająca odpowiednie świadectwo kwalifikacji lub pilot doświadczalny. Zakres i miejsce przeprowadzenia prób w locie uzgadnia się z osobą nadzorującą budowę. Por. uwagi wcześniejsze. Zaproponowane przez AP zapisy są adekwatne do zakresu budowy amatorskie ultralekkich statków powietrznych. Zdaniem AP konstruktor amator powinien mieć możliwość wykonania prób w locie w zakresie w którym jest kompetentny, analogicznie do rozwiązań w tym zakresie stosowanych w Stanach Zjednoczonych i we Francji. Naczelną zasadą powinna być ochrona osób trzecich, dlatego miejsce i sposób przeprowadzenia prób powinny być uzgodnione z osobą nadzorującą.</p> | |
| 16. | Aeroklub Polski | Rozdział 7 pkt 7.9. | <p>proponuje się skrócić wyrazy „lub budowy”; zdaniem AP proponowany przez legislatora zapis w sposób nieuzasadniony zrównuje wymagania dla konstrukcji amatorskich i kwalifikowanych. Jest to wysoce szkodliwe dla amatorskiego konstruowania samolotów, blokując jakkolwiek jego rozwój, który pod rządami obecnego rozporządzenia i tak został znacznie stłumiony.</p> | <p><u>Uwaga nie uwzględniona</u> nie uwzględniono, ale zmieniono treść pkt 7.6 który zmienia podejście do budowy amatorskiej.</p> |
| 17. | Aeroklub Polski | Rozdział 7 | <p>Proponuje się skrócić wyrazy „i 4” oraz</p> | <p><u>Uwaga nie uwzględniona</u></p> |

Tabela nr 6 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 5 (ultralekkie SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----|-----------------|--------------------------|---|--|
| | | pkt 7.15. | wyrazy „minimum 200 godzin nalotu na ultralekkich statkach powietrznych jako dowódcy” zastąpić wyrazami „odpowiednie świadectwo kwalifikacji.”; w pkt 7.13 nie ma pkt 4. Loty kontrolne są metodą funkcjonalnego sprawdzenia ultralekkiego statku powietrznego w zgodzie z instrukcją użytkowania w locie które każdy posiadacz może wykonać w dowolnym locie. O tym kto wykona taki lot powinien decydować właściciel statku powietrznego gdyż obostrzenia wprowadzone przez legislatora w żaden sposób nie gwarantują rzetelności wykonania i oceny takiej próby. | Propozycja zmiany przepisu przez konsultanta prowadziłaby do sytuacji, że prób kontrolnych w locie mógłby dokonywać każdy pilot posiadający świadectwo kwalifikacji dla danej kategorii statku powietrznego (bez większego doświadczenia), co może mieć wpływ na ogólne zasady bezpieczeństwa. |
| 18. | Aeroklub Polski | Rozdział 7 pkt 7.16. | proponuje się skrócić wyrazy „lub budowy pod nadzorem” | Uwaga nie uwzględniona Zmieniono natomiast treść pkt 7.6 który zmienia podejście do budowy amatorskiej. |
| 19. | Aeroklub Polski | Rozdział 8 pkt 8.1.1. | Proponuje się dopisanie „a w przypadku konstrukcji amatorskich budowniczy w uzgodnieniu z osobą upoważnioną przez Prezesa Urzędu do sprawowania nadzoru.” | Uwaga nie uwzględniona Uwaga nic nie zmienia w dotychczasowym podejściu. |
| 20. | Aeroklub Polski | Rozdział 8 pkt 8.1.2. | proponuje się skrócenie w całości, jako niewnoszący istotnej treści | Uwaga nie uwzględniona Zmiana zapisana tym punkcie uwalnia silniki inne niż tłokowe i napędy inne niż śmigłowe – brak znajomości poprzedniej treści przez wnioskującego. |
| 21. | Aeroklub Polski | Rozdział 8 pkt 8.1.3. | proponuje się skrócenie w całości ze względu na anachroniczność takiej regulacji. Na świecie są już w użytkowaniu ultralekkie samoloty dopuszczone do akrobacji. Każdy | Uwaga nie uwzględniona Zgłoszoną uwagę projektodawca przyjmuje jako postulat <i>de lege ferenda</i> do rozważenia w przyszłych pracach nad |

Tabela nr 6 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 5 (ultralekkie SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----|-----------------|-----------------------|---|---|
| | | | <p>przypadek powinien być rozważany indywidualnie, a ewentualne ograniczenia powinny być zawarte w instrukcji użytkowania w locie a nie w treści rozporządzenia</p> | <p>rozporządzeniem. W ocenie projektodawcy całkowita rezygnacja pkt 8.1.3 wymagałaby przeprowadzenia szczegółowych analiz technicznych oraz statystycznych w kontekście wykorzystywania ultralekkich statków powietrznych do lotów akrobacyjnych, co jest zadaniem utrudnionym z uwagi na ramy czasowe związane z wygaśnięciem z dniem 18 marca 2013 r. dotychczas obowiązującego rozporządzenia z art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.</p> |
| 22. | Aeroklub Polski | Rozdział 8 pkt 8.2.3. | <p>proponuje się skreślenie w całości. Zapis jest niemożliwy do zastosowania w niektórych przypadkach statków powietrznych a jego restrykcyjne przestrzeganie powodowałoby znaczące utrudnienia. Również por uwagę powyżej.</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Brak znajomości procesu budowy i dopuszczania do lotów statków powietrznych tej kategorii.</p> |
| 23. | Aeroklub Polski | Rozdział 8 pkt 8.4.4. | <p>proponuje się dodanie punktu 8.4.5 w brzmieniu „8.4.5 Błędy edycyjne nie mogą być podstawą do odmowy zatwierdzenia instrukcji użytkowania w locie i obsługi technicznej.”</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Błędy edycyjne mogą być podstawą do odrzucenia instrukcji ze względu na jej nieczytelność niezrozumienie.</p> |
| 24. | Aeroklub Polski | Rozdział 9 pkt 9.1. | <p>proponuje się skreślić wyrazy „naprawa i obsługa ultralekkich”;</p> | <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Siedmioletnia praktyka dowodzi, że taka konstrukcja systemu działa i brak jest uwag na temat proponowanych zmian od ośrodków produkujących i obsługowych.</p> |
| 25. | Aeroklub Polski | Rozdział 9 pkt 9.1.1) | <p>proponuje się skreślenie lit. b i nadanie punktowi brzmienia „którym Prezes Urzędu zgodnie z niniejszymi przepisami wydał certyfikat dotyczący projektowania i produkcji ultralekkich statków</p> | <p>Uwzględniono</p> <p>Całkowity brak zrozumienia tematu przez wnioskującego, w trakcie konsultacji certyfikaty zamieniono na zatwierdzenia</p> |

Tabela nr 6 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 5 (ultralekkie SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | |
|-----|-----------------|--------------------------|---|
| | | | powietrznych” ; niezasadne jest całkowicie wprowadzanie certyfikatów dla mechaników naprawiających i obsługujących ultralekkie statki powietrzne. Niezrozumiałe jest takie uprzywilejowywanie podmiotów certyfikowanych. W Polsce na dzień 17 stycznia br. jest zarejestrowanych zaledwie 188 ultralekkich statków powietrznych, zaś dla porównania w Czechach – ok. 2.500, we Francji – ok. 7.000 (!). W Polsce wg ostrożnych szacunków powinno być wpisanych do ewidencji do 4.000 ultralekkich statków powietrznych. Do obsługi tego sprzętu będzie potrzebna bardzo duża ilość mechaników. Proponowane zapisy są szkodliwe dla właścicieli USP. |
| 26. | Aeroklub Polski | Rozdział 10 pkt 10.3. | proponuje się nadanie punktowi brzmienia: „10.3 Jeżeli instrukcja obsługi technicznej nie stanowi inaczej obsługa techniczna może być wykonywana również przez pilota ultralekkiego statku powietrznego.”; proponuje się skreślenie w całości, |
| 27. | Aeroklub Polski | Rozdział 10 pkt 10.6. | Uwaga nie uwzględniona Obowiązki ustala producent. |
| 28. | Aeroklub Polski | Rozdział 10 pkt 10.7. | Uwaga nie uwzględniona Zmieniono certyfikaty na zatwierdzenia Uwaga nie uwzględniona Doświadczenie z 7 lat pokazuje, że system dział prawidłowo. Brak uwag na temat źle skonstruowanego zagadnienia od podmiotów których to bezpośrednio dotyczy. |

Tabela nr 6 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 5 (ultralekkie SP) projektu rozporządzenia z art. 33
ust. 2

| | | | | |
|-----|-----------------|---------------------------|---|--|
| 29. | Aeroklub Polski | Rozdział 10 pkt 10.11. | proponuje się skreślenie w całości | <p><u>Uwaga nie uwzględniona</u></p> <p>Doświadczenie z 7 lat pokazuje, że system dział prawidłowo. Brak uwag na temat źle skonstruowanego zagadnienia od podmiotów których to bezpośrednio dotyczy.</p> |
| 30. | Aeroklub Polski | Rozdział 10 pkt 10.12. | proponuje się skreślenie w całości. Por. uwagi wcześniejsze | <p><u>Uwaga nie uwzględniona</u></p> <p>Doświadczenie z 7 lat pokazuje, że system dział prawidłowo. Brak uwag na temat źle skonstruowanego zagadnienia od podmiotów których to bezpośrednio dotyczy.</p> |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| Lp. | Konsultant społeczny | Przepis, którego uwaga dotyczy | Treść uwagi | Uwagi | Stanowisko ULC |
|-----|--------------------------------------|--------------------------------|---|-------|--|
| 1 | Piotr Jurasz RC Model Klub Rybnik | Zał. Nr 6 uwaga ogólna | <p>wprowadzić podział na 3 grupy; 1 grupa BSP do 0,5 kg 2 grupa BSP do 25 kg w tym statki zdalnie sterowane z bezpośrednią widocznością statków przez osobę sterującą . BSP niesterowane-wolno latające: małe szybowce, latawce, rakiety, balony itp. do 1kg 3 grupa BSP do 25kg z autonomicznym sterowaniem , również zdalnie sterowane bez bezpośredniej widoczności przez osobę sterującą, obiekty niesterowane (wolne) pow 1kg Zasady lotów dla grup: 1 grupa BSP do 0,5 kg Loty poza terenem zabudowanym do wysokości 150m nad ziemią i 150 m od najbliższych zabudowań Ubezpieczenie OC zalecane 2 grupa BSP do 25 kg w tym statki zdalnie sterowane z bezpośrednią widocznością statków przez osobę sterującą BSP niesterowane-wolno latające:</p> | | <p>Rakietą czy model rakiety nie jest statkiem powietrznym zgodnie z art. 2 pkt 1 ustawy Prawo lotnicze. W związku z tym takie urządzenie nie może być objęte wyłączeniem stosowania przepisów dotyczących statków powietrznych, a z założenia nie dotyczących rakiet. Konsekwentnie powstaje brak możliwości określenia zasad używania rakiet w tym rozporządzeniu (z art. 33.2) jako urządzeń nie będących statkami powietrznymi.</p> <p>Zwrócić należy uwagę, że art. 33. ust 3 daje Ministrowi właściwemu do spraw transportu możliwość rozciągnięcia zastosowania niektórych przepisów ustawy dotyczących statków powietrznych na niektóre urządzenia zdolne do unoszenia się w przestrzeni, lecz nie będące statkami powietrznymi ale nie jest to zakres konsultowanej regulacji z art. 33.2.</p> |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|---|---|--------------------------------|---|-----------------------|
| 2 | Michał Wójcik Aeroklub Wrocławski | Załącznik 6 uwaga ogólna | <p>bezpośredniej widoczności przez osobę sterującą, obiekty niesterowane (wolne) powyżej 1 kg</p> <p>Loty niedozwolone na ogólnych zasadach – wymagają specjalnych zezwoleń Władz Lotniczych</p> <p>Wprowadzenie zapisów dotyczących bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 25 kg było by logiczne ze względów bezpieczeństwa ruchu lotniczego bo w Polsce modelarze we własnym zakresie budują i latają modelami UAV/UAS ale dodanie wszystkich modeli latających i latawców (szkoda że nie balonów) to pomylenie pojęć bo n.p. w/g WIKIPEDIA BSP to - Bezzałogowy aparat latający (ang. Unmanned Aerial Vehicle (UAV)), bezzałogowy statek latający (ang. unmanned aerial system (UAS)^[1]), dron – <u>statek powietrzny</u>, który nie wymaga do lotu załogi obecnej na pokładzie oraz nie ma możliwości zabierania pasażerów, pilotowany zdalnie lub wykonujący lot autonomicznie. Bezzałogowe statki latające obecnie</p> | Stanowisko jak wyżej. |
|---|---|--------------------------------|---|-----------------------|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | <p>wykorzystywane są głównie przez siły zbrojne do obserwacji i rozpoznania przez co zwykle wyposażone są w sprzęt służący do obserwacji w postaci głowic optoelektronicznych.</p> <p>Jestem modelarzem od lat 50 i dotychczas nie słyszałem o katastrofie lotniczej lub poważnym zdarzeniu w wyniku kolizji statku powietrznego z modelem. W swojej 35 letniej karierze lotniczej widziałem wiele bardzo niebezpiecznych sytuacji wynikających z brawury pilotów i w 99,9% nie miały one nic wspólnego z modelami ale takie też były w wyniku np. przelot samolotu ULS na wys. 5m nad kręgiem lotu modelu na uwięzi w trakcie wykonywania lotów, wlecenie grupy śmigłowców MI 24 na wysokości 10m w strefę lotów modeli zdalnie sterowanych podczas zawodów, świadome naruszenie przez pilota samolotu strefy lotów modeli zdalnie sterowanych (w trakcie zawodów). Od początków lotnictwa do dnia dzisiejszego</p> | | |
|--|--|--|--|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| | | | <p>modelarze lotniczy korzystali z przestrzeni powietrznej razem z lotnikami na zasadach określonych priorytetem bezpieczeństwa ludzi i mienia. Proponowane zapisy wprowadzające ograniczenia tego nie zmienią a staną się kolejnym martwym prawem. Dla bezzałogowych statków powietrznych UAV/UAS wykonujących loty pilotowane zdalnie lub wykonujące lot autonomicznie (programowane w/g GPS) bez VLOS należy je wprowadzić łącznie z posiadaniem przez operatora świadectwa kwalifikacji. Rozporządzenie nie może obejmować modeli latających i kosmicznych które spełniają wymagania techniczne Kodeksu Sportowego FAI, oraz innych (balony, latawce itp.) spełniających wymagania Regulaminów Sportowych AP. Kodeks FAI i Regulaminy AP określają jednoznacznie zasady wykonywania lotów i warunki bezpieczeństwa. Zapisy rozporządzenia powinny</p> | |
|--|--|--|---|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|---|-----------------------------------|-----------------------------------|--|--|-----------------|
| 3 | Tomasz Zimoląg Aeroklub Śląski | Załącznik Nr 6 uwaga ogólna | <p>dotyczyć bezzałogowych statków powietrznych UAV/UAS wykonujących loty pilotowane zdalnie sterowane lub autonomicznie (programowane w/g GPS) poza zasięgiem widoczności operatora - tylko i wyłącznie.</p> <p>Propozycje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Masa modelu do 5 kg – najczęściej to modele niewielkie, ograniczone np. miejscem w bagażniku samochodu. Modele, których start odbywa się poprzez wyrzucenie z ręki. 2. Miejsce lotów – tereny: oddalone od lotnisk i lądowisk /10 km?/, tereny słabo zaludnione i oddalone od skupisk ludzkich, czy urządzeń/budowli technicznych. 3. Pilotaż modelu – z zachowaniem bezpośredniego kontaktu wzrokowego z pilotowanym modelem. 4. Wysokość lotów - ze względu na niewielką masę modelu, która warunkuje także wymiary modelu, a co za tym idzie - wysokość na jakiej model będzie jeszcze dobrze widoczny – max. 500 m | | Komentarz: j.w. |
|---|-----------------------------------|-----------------------------------|--|--|-----------------|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|---|--------------------------------------|------------------------------|---|--|--|
| 4 | Grzegorz Trzeciak bezzalogowce.pl | Zał. Nr 6 uwaga ogólna | <p>5. Inne uwarunkowania – loty modelem wykonywane po uzyskaniu zgody właściciela terenu, z zachowaniem ostrożności. Ukończone 18 lat lub wykonywanie lotów w asyście osoby dorosłej będącej jednocześnie obserwatorem otoczenia, w którym wykonywane są loty modelem /obserwacja sytuacji w powietrzu i na ziemi /start i lądowanie//.</p> <p>Moim zdaniem wykonywanie lotów z udziałem osoby towarzyszącej /co potwierdzają loty modelami na lotnisku aeroklubowym/ jest wskazana w każdym przypadku, co w znacznym stopniu poprawia bezpieczeństwo w każdej fazie lotów i pozwala z dużym wyprzedzeniem obniżyć wysokość lotu lub wylądować.</p> | | |
| | | | <p>Brak jest jednoznacznego rozgraniczenia pojęć „bezzałogowy statek powietrzny” oraz „model latający”. A właśnie to rozgraniczenie jest kluczowe dla stworzenia zasad wykonywania lotów przez bezzałogowe statki powietrzne w</p> | | <p>Obecnie bezzałogowy statek powietrzny oraz model latający i latawiec definiowany jest w rozporządzeniu o klasyfikacji statków powietrznych.</p> |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | <p>przestrzeni RP. W połączeniu ze wspomnianą granicą masy startowej, spowoduje to nadużycia i stanie się pośrednią przyczyną zdarzeń lotniczych.</p> <p>Proponuję:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzić klasę statków powietrznych „bezzałogowe statki powietrzne” i w tej klasie zawrzeć także modele latające (w tym modele latające wg „widoku z kabiny” - FPV) oraz latawce. 2. Wprowadzić rozgraniczenie pomiędzy pojęciem „model latający”, a „bezzałogowy statek powietrzny” w oparciu o zasięg lotu - Modele latające to bezzałogowe statki powietrzne, których lot odbywa się tylko w zasięgu wzroku, nieuzbrojonym okiem, osoby sterującej. Dzięki temu rozwiązaniu będzie można zarówno bezspornie określić z czym mamy do czynienia, ale także zakres odpowiedzialności osób sterujących poszczególnymi aparatami. Jednocześnie będzie można określić jakimi dokumenty wymagane będą do wykonywania działalności gospodarczej z użyciem BSP (w rozumieniu | | |
|--|--|--|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | <p>niniejszych poprawek) lub też modeli lub latawców. BSP (w odróżnieniu od modeli latających i latawców) należy obarczyć odpowiedzialnością za posiadanie zdolności do wysyłania sygnałów wzrokowych np. świateł stroboskopowych, dzięki czemu zaistnieje czynnik umożliwiający lotnictwu załogowemu realizację pierwszeństwa drogi. Nie da się tego zrobić jeśli te rodzaje (BSP/modele) nie zostaną rozgraniczone, a granica w postaci MTOM nie gwarantuje dokładności.</p> <p>Należy określić minimalne cechy techniczne (w tym urządzenia nawigacyjne), jakie powinny mieć bezzałogowe statki powietrzne, aby móc wykonywać loty w przestrzeni powietrznej.</p> <p>W trybie pilnym należy podjąć wszelkie możliwe działania, dla zmiany błędu zawartego w Ustawie Prawo Lotnicze i zmianie nazwy osoby sterującej bezzałogowym statkiem powietrznym ze słowa „operator” na słowo „pilot”. Tym samym zaistnieje szansa na odzyskanie</p> | | |
|--|--|--|--|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|---|------|---------------------------------------|---|---|
| | | | <p>pozycji w czołowie państw, wprowadzających ustawodawstwo w zakresie BSP (utracone z chwilą zignorowania polskich i światowych doświadczeń na tym polu). Jednocześnie zlikwidowane zostanie pole do nadużyć, w postaci stworzenia innej niż piloci kategorii osób uprawnionych do wykonywania czynności lotniczych w powietrzu.</p> <p>Założyć roczną karencję na wykonywanie lotów BSP (BSP w rozumieniu niniejszych uwag tj. takich które mogą latać poza zasięgiem wzroku pilota) poza wydzielonymi strefami. Ma to na celu zapewnienie czasu na stabilizację systemu oraz wprowadzenie zmian konstrukcyjnych.</p> | |
| 5 | PAŻP | Załącznik 6 Rozdział 1 pkt 1.1. | <p>Proponowane brzmienie: „Przepisy niniejszego załącznika stosuje się do używanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 25 kg oraz modeli latających i latawców.”</p> | <p>Nie uwzględniono</p> <p>Zgodnie z aktualnym rozporządzeniem o klasyfikacji statków powietrznych modele mogą być też o masie większej niż 25 kg i są to statki powietrzne kategorii specjalnej.</p> |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|----|---------------------------------------|---|---|---------------------------------|--|
| 6. | Włodzimierz Skalik Aeroklub Polski | Załącznik 6 Rozdział 1 pkt 1.3. | proponuje się dopisać pkt 1.4 w brzmieniu „Zwalnia się od obowiązku stosowania niniejszych przepisów podmioty używające bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w pkt. 1.1., wykonujących loty w ramach treningów, zawodów sportowych i pokazów, odbywających się zgodnie z przepisami sportowymi Kodeksu Sportowego FAI oraz regulaminami Aeroklubu Polskiego – na terenach lotnisk i lądowisk.”; | Postulat <i>de lege ferenda</i> | Nieuwzględniono Rozdział 4 pkt 4.1 ppkt.7 zezwala na wykonywanie lotów w strefach ATZ na zasadach określonych przez zarządzającego lotniskiem. Regulamin wewnętrzny organizacji/stowarzyszenia jest wewnętrzną sprawą danej organizacji i nie może być umieszczany w rozporządzeniu.. |
| 7. | Włodzimierz Skalik Aeroklub Polski | Załącznik 6 Rozdział 2 pkt 2.1.2) | proponuje się wprowadzenie dodatkowego rozróżnienia na bezzałogowe statki powietrzne (dalej: BSP) sterowane falami radiowymi i na BSP z autopilotem na pokładzie, | Postulat <i>de lege ferenda</i> | Uwzględniono częściowo W zakresie rozdziału 4 w zasadach wykonywania lotów przez modele latające nie wnosi to dodatkowych obowiązków dla operatora modelu latającego. |
| 8. | Grzegorz Trzeciak bezzałogowce.pl | Załącznik 6 Rozdział 2 pkt 2.1.9) | Definicja pojęcia VLOS (zał 6, rozdz 2 pkt 2.1. ppkt 6)), nie precyzuje czy zasięg widoczności wzrokowej zawiera się tylko w widzeniu sylwetki statku powietrznego, czy też obejmuje także widzenie statku powietrznego poprzez możliwość obserwacji wzrokowych urządzeń sygnalizacyjnych np. lamp stroboskopowych. | | Uwaga nieuwzględniona Definicja, której brzmienia nie zmieniamy jest ona zgodna z obowiązującą w Załączniku 2 ICAO. |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|----|---|---------------------------------|--|---------------------------------|--|
| 9. | Przemysław Tomków/Grzegorz Krupa Flytronic Sp. z o.o. | Załącznik 6 Rozdział 2 pkt 2.1. | <p>Proponuje się dodanie pkt 10 w brzmieniu „10) BVLOS (beyond visual line of sight – operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej operatora bezzałogowego statku powietrznego”</p> <p>Ponieważ w naszym kraju są rejon wybitnie nadające się do uprawiania modelarstwa szybowcowego (tereny górzyste naszego kraju, Sudety, Karpaty, itd), jednak są one częściowo objęte ochroną parków narodowych. Biorąc pod uwagę, że model szybowca jest cichy, nie ma wpływu negatywnego na ochronę roślin, zwierząt i krajobrazu proponujemy, analogicznie jak dla lotni i paralołtni, umożliwienie startów, lotów i lądowań na terenach tych parków za zgoda zarządcy. W praktyce takie rozwiązanie jest spotykane u naszych południowych sąsiadów, w Czechach, na Słowacji a także we</p> | Postulat <i>de lege ferenda</i> | <p>Nie uwzględniono</p> <p>Załącznik do rozporządzenia odnosi się przede wszystkim do modeli latających. Bezzałogowe statki powietrzne operujące na zasadach BVLOS zostaną ujęte w rozporządzeniu z art. 126.</p> |
|----|---|---------------------------------|--|---------------------------------|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|-----|--|---------------------------------|--|---|---|
| | | | Francji, gdzie na terenie parku narodowego odbywają się zawody modelarskie z cyklu Eurotour w kategorii F3F – szybowców zdalnie kierowanych do lotów na zbroczu. W tym roku na Słowacji w miejscowości Donovaly będą miały też Mistrzostwa Europy w tej samej klasie modeli. Proponujemy dodanie w punkcie 2.1 Załącznika nr 6 ustępu 10) w brzmieniu: | | |
| 10. | Przemysław Tomków/Grzegorz Krupa Flytronic Sp. z o.o | Załącznik 6 Rozdział 3 pkt 3.2. | „10) Dopuszcza się wykonywanie startów, lotów i lądowań bezzałogowych statków powietrznych, modeli latających bez napędu na terenach parków narodowych lub rezerwatów przyrody, jedynie za zgodą zarządzającego tym terenem. | Nie uwzględniono Art. 124 ustawy Prawo lotnicze zabrania wykonywania lotów statkami powietrznymi z napędem nad obszarami parków narodowych i rezerwatów przyrody poniżej wysokości względnych podanych w załącznikach do rozporządzenia z art. 119 ustawy Prawo lotnicze. W związku z powyższym zakazy nie dotyczą statków powietrznych bez napędu. | Nie uwzględniono Załącznik do rozporządzenia odnosi się do modeli latających. |
| 11. | Renart Flądrowo | | 3.2 Za decyzję o wykonaniu lotu oraz jego poprawności, | Uwaga nieuwzględniona. Proponowany zapis jest zbyt ogólnikowy. Ujęcie | |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|---|--|--|---|--|---|
| Fundacja Rozwoju Modelarstwa Lotniczego | | | <p>odpowiedzialność ponosi operator bezzałogowego statku powietrznego, modelu latającego. Pozostawienie punktu w proponowanym brzmieniu autorytarnie obarcza operatora modelarza winą za spowodowanie ewentualnego zdarzenia, nie uwzględniając domniemania niewinności (awaria sprzętu, uszkodzenia mechanizmów sterujących, uszkodzenia płatowca, zakłóceń zewnętrznych, innych użytkowników przestrzeni powietrznej i ich zachowań, zmiany warunków pogodowych i ich wpływu na stan płatowca, a nawet zachorowanie nagłe, za które operator-modelarz nie ponosi odpowiedzialności, a nie może ich przewidzieć w momencie startu) Oczywiście zgadzamy się, że operator-modelarz jest odpowiedzialny za to co robi z modelem i gdzie nim leci. Sugerujemy zmianę zapisu do następującego brzmienia:</p> <p>„3.2 Operator bezzałogowego statku powietrznego, modelu latającego ponosi odpowiedzialność za wykonanie</p> | | <p>formuły „odpowiedzialność za wykonanie lotu” nie gwarantuje jego poprawności i nie zwalnia z odpowiedzialności wykonującego loty za elementy przedstawione w propozycji.</p> |
|---|--|--|---|--|---|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|---|--|---|--|---|
| | <p>Bogusław Gryszko F3F Jelenia Góra Team</p> <p>Piotr Ołowski Lot Aircraft Maintenance Services sp. z o.o.</p> <p>Bartosz Żaba</p> | | <p>lotu.</p> <p>Pozostawienie punktu w proponowanym brzmieniu autorytarnie obarcza operatora-modelarza winą za spowodowanie ewentualnego zdarzenia, nie uwzględniając domniemania niewinności (awaria sprzętu, uszkodzenia mechanizmów sterujących, uszkodzenia płatowca, zakłóceń zewnętrznych, innych użytkowników przestrzeni powietrznej i ich zachowań, zmiany warunków pogodowych i ich wpływu na stan płatowca, a nawet zachorowanie nagłe, za które operator-modelarz nie ponosi odpowiedzialności, a nie może ich przewidzieć w momencie startu) Oczywiście zgadzamy się, że operator-modelarz jest odpowiedzialny za to co robi z modelem i gdzie nim leci. Sugerujemy zmianę zapisu w następującym brzmieniu: „3.2 Operator bezzałogowego statku powietrznego, modelu latającego ponosi odpowiedzialność za wykonanie</p> | | <p>Uwaga nieuwzględniona. Proponowany zapis jest zbyt ogólnikowy. Ujęcie formuły „odpowiedzialność za wykonanie lotu” nie gwarantuje jego poprawności i nie zwalnia z odpowiedzialności wykonującego loty za elementy przedstawione w propozycji.</p> |
|--|---|--|---|--|---|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|-------------------------------------|---|--|--|
| | Grzegorz Trzeciak bezzałogowe.pl | lotu. W punkcie 3.2 projektu rozporządzenia znajduje się stwierdzenie, iż operator BSP jest osobą właściwą do podjęcia decyzji o wykonaniu lotu. W powszechnej praktyce „operator BSP” to osoba/y obsługująca czujniki platformy powietrznej. Wg tego zapisu, decyzję o locie podejmować będzie osoba która nie ma żadnego wpływu na lot platformy. Sytuacja taką można porównać do sytuacji w lotnictwie załogowym kiedy decyzję o locie podejmowałby np. nawigator. Propozycja zmiany: Zmienić zapis punktu 3.2 na następujący: „Za decyzję o wykonaniu lotu oraz jego poprawności, odpowiedzialność ponosi osoba pełniąca obowiązki pilota bezzałogowego statku powietrznego, modelu latającego”. | | <p>Uwaga nieuwzględniona Proponowany zapis jest zbyt ogólnikowy. Ujęcie formuły „odpowiedzialność za wykonanie lotu” nie gwarantuje jego poprawności i nie zwalnia z odpowiedzialności wykonującego loty za elementy przedstawione w propozycji.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona Art. 95 ustawy Prawo lotnicze odnosi się do operatora bezzałogowego statku powietrznego I zgodnie z definicją przyjętą na potrzeby załącznika w pkt. 2.1 ppkt. 2.1.2) model latający – na potrzeby niniejszego załącznika modelem latającym jest bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej nie większej niż 25 kg, wykorzystywany do działalności innej niż działalność gospodarcza.</p> |
|--|-------------------------------------|---|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|-----|--------------------------------------|---------------------------------------|---|--|---|
| 12. | Grzegorz Trzeciak bezzalogowce.pl | Załącznik 6 Rozdział 4 | Rozdział 4 nie określa w sposób jednoznaczny zasad wykonywania lotów przez modele latające wg „widoku z kabiny” (FPV – first person view). Mają one tę cechę, że możliwa jest interpretacja VLOS nawet w czasie lotu poza widocznością okiem nieuzbrojonym. | | Uwaga nieuwzględniona Załącznik dotyczy tylko operacji w warunkach VLOS. |
| 13. | Rafał Wiaderek | Załącznik 6 Rozdział 4 pkt 4.1. | W związku z kontrowersyjnym projektem ULC, który ogranicza mi w znacznym stopniu możliwość uprawiania dyscypliny sportu zgodnie z międzynarodowym kodeksem FAI, jaką jest Modelarstwo Lotnicze zgłaszam sprzeciw, ponieważ uważam, że jest ona sprzeczna z ustawą o sporcie. Jako członkowi Aeroklubu Polskiego uniemożliwia mi to przygotowywanie się do Mistrzostw Europy w klasie F3F oraz wielu innych imprez pod patronatem FAI. Ograniczenie wysokości czy miejsca wykonywania lotów modelami oraz restrykcyjne ograniczenia dotyczące odległości od linii energetycznych, osiedli, czy lotnisk dyskryminują wszystkich | | Uwaga uwzględniona |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|--------------------|--|--|----------------------------------|
| | Kamil Chipeczyński | <p>modelarzy!! Nasze bezzałogowe obiekty latające stanowią znacznie mniejsze zagrożenie w stosunku do znacznie większych i cięższych samolotów, szybowców czy innych załogowych statków latających.</p> <p>Minimalna gwarantowana wysokość modelu latającego to 1000m to wysokość pozwalająca na realizację wszystkich sportów modelarskich zawartych w kodeksie sportowym FAI.</p> <p>Modele termiczne czy modele szybowców zdalnie sterowanych po starcie z wyciągarki uzyskują 250m wysokości a w sprzyjających okolicznościach (termika mogą szybować znacznie wyżej) Modele kosmiczne 870m wysokości!</p> <p>Z ograniczenia dotyczącego miejsce lotów wyłączył bym wszystkie modele latające o masie do 5kg i modele o których mowa w przepisach FAI</p> <p>Z zastrzeżeniem że w obrębie lotnisk i terenach przylegających po uzgodnieniu z kierownikiem lotów.</p> | | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
|--|--------------------|--|--|----------------------------------|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|-----|--|-----------------------------------|---|--|---|
| | | | <p>Z zapisu należy usunąć zapis o liniach energetycznych bo 90% sieci energetycznej jest napowietrzna można jedynie zamienić zapis w odległości większej niż 150m od rozdzielni elektrycznych najwyższych napięć.</p> <p>Całkowicie z przepisów wykluczył bym modele o masie do 1kg</p> <p>Myszę że w trakcie konsultacji na w/w tematy warto argumentować sprzecznnością przepisów z ustawą o sporcie gwarantującą możliwość uprawiania dyscyplin modelarstwa jak również sprzecznnością z kodeksem sportowym FAI dotyczącym modelarstwa.</p> <p>Myszę że fakt że w ostatnich 10 latach nie było wypadków z udziałem modelarzy świadczy o tym że pewne rozwiązania regulują się samoczynnie i nie ma potrzeby tworzenia sztucznych regulacji prawnych.</p> | <p>Postulat <i>de lege ferenda</i></p> <p>Do analizy</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Załącznik dotyczy tylko modeli latających/Bezzałogowych statków powietrznych wykonujących loty w warunkach VLOS.</p> |
| 14. | Przemysław Tomków/Grzegorz Krupa Flytronic Sp. z | Załącznik 6 Rozdział 4 pkt 4.1.1) | Zapis ten stoi w sprzeczności z podstawową funkcjonalnością profesjonalnych bezzałogowych systemów latających, które dzięki | | |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-------------|--|--|--|---|
| <p>o.o.</p> | | <p>zaawansowanemu układowi automatyki pozwalają na realizację lotu bez kontaktu wzrokowego z operatorem. Doświadczenie zdobyte przez Flytronic podczas wykonania setek lotów w ruchomych elementach przestrzeni powietrznej pozwala stwierdzić, że przez około 90% czasu lotu bezzałogowy statek powietrzny pozostaje poza zasięgiem wzroku operatora. Obecnie stosowane systemy wyposażone są w szereg urządzeń pozwalających na bezpieczne wykonywanie lotu poza zasięgiem wzroku operatora: · Kamera pozwalająca na obserwację przestrzeni przed samolotem pozwalająca na wykrycie kolizyjnego ruchu powietrznego. Zakres pracy kamery pozwala na prowadzenie obserwacji nie gorszej niż w załogowym statku powietrznym. · Autopilot pozwalający na kontynuowanie lotu zgodnie z planem lotu nawet po utracie łączności radiowej ze stanowiskiem operatora. · Układ elektroniczny, który w</p> | | <p>Uwaga dotycząca Bezzałogowych statków powietrznych zostanie uwzględniona przy projekcie rozporządzenia z art. 126.</p> |
|-------------|--|--|--|---|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|
| | | | <p>przypadku utraty łączności radiowej kieruje automatycznie platformę latającą w miejsce gdzie po raz ostatni platforma miała łączność ze stacją kierowania i kontroli</p> <p>Układ elektroniczny, który w przypadku utraty łączności na czas dłuższy niż kryterium w algorytmie kieruje platformę latającą w miejsce startu lub inne miejsce zadeklarowane przed startem.</p> <p>Ponadto operator wykonujący lot poza zasięgiem wzroku wyposażony jest w przenośną stację radiową, która pozwala na prowadzenie korespondencji lotniczej z innymi statkami powietrznymi.</p> <p>Proponujemy wprowadzenie w rozdziale 4 „Zasady wykonywania dodatkowego zezwalającego na wykonywanie lotów poza zasięgiem wzroku w szczególnych przypadkach:</p> <p>4.2. Zezwala się na wykonywanie lotów bezzałogowych statków powietrznych w warunkach BVLOS jeśli spełniony jest co</p> | | |
|--|--|--|---|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | |
|--|--|--|--|
| | <p>najmniej jeden z poniższych warunków:</p> <p>a) lot odbywa się w strefach wydzielanych z ogólnodostępnej dla lotnictwa przestrzeni powietrznej.</p> <p>b) statek powietrzny wyposażony jest w system umożliwiający bezpieczne kontynuowanie lotu w przypadku utraty łączności radiowej.</p> <p>c) lot jest realizowany na potrzeby instytucji rządowych lub służb bezpieczeństwa publicznego.</p> <p>Zapis ten pozwoli na wykonanie lotów poza zasięgiem wzroku wyłącznie w trzech przypadkach:</p> <p>a) Kiedy lot odbywa się w wysegregowanej przestrzeni powietrznej takiej jak: EA, TSA, TRA</p> <p>b) Kiedy bezałogowy statek powietrzny wyposażony jest w system unikania kolizji oraz w autopilot pozwalający na bezpieczne kontynuowanie lotu w przypadku utraty łączności radiowej ze stacją kierowania i kontroli.</p> <p>c) Kiedy organizatorem lotów jest instytucja państwowa lub jedna ze</p> | | |
|--|--|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>szłub publiczności. Ad. a) Lot w strefach wydzielonych minimalizuje ryzyko kolizji z innymi użytkownikami przestrzeni powietrznej czego potwierdzeniem są setki lotów wykonanych przez Flytronic. Część stref EA wydzielonych w roku 2012 znajdowało się nad terenem lotniska EPGL w Gliwicach. Strefa znajdowała się bezpośrednio w strefie ATZ A lotniska EPGL. Loty bezzałogowymi platformami latającymi odbywały się wspólnie z lotami innych użytkowników lotniska w Gliwicach w tym pilotów samolotów, szybowców oraz Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Ponadto w roku 2012 wykonywano loty BVLOS w strefach EA dla Straży Granicznej, Policji, Straży Pożarnej, Generalnej Dyrekcji Lasów Państwowych, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Nie zanotowano ŻADNEGO incydentu lub sytuacji niebezpiecznej.</p> |
|--|--|--|---|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | <p>Ad. b) Wprowadzenie zapisu zezwalającego wykonanie lotów BVLOS przez BSP wyposażony w system antykolizyjny będzie miało stymulujący wpływ na rozwój nauki w Polsce. Wiele firm oraz uczelni prowadzi prace badawcze nad systemem antykolizyjnym dla BSP pozwalającym utrzymać bezpieczną separację z innymi użytkownikami przestrzeni powietrznej. Konieczność posiadania autopilota pozwoli wykluczyć BSP latające jedynie z systemem FPV (First Person View – kamera widzenia przedniego) z możliwości wykonywania lotów poza zasięgiem wzroku BVLOS. Użytkownicy nieposiadający autopilota i wykonujący loty na podstawie obrazu transmitowanego z kamery umieszczonej na modelu będą zobowiązani do wykonywania lotów w warunkach VLOS tak aby w przypadku zaniku łączności radiowej byli w stanie bezpiecznie kontynuować lot.</p> | | |
|--|--|--|--|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>warunkach BVLOS powinno być możliwe w przypadku wykonywania lotów na potrzeby służb Państwowych takich jak: Policja, Straż Graniczna, Straż Pożarna, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Biuro Ochrony Rządu, Centralne Biuro Śledcze, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Centrum Zarządzania Kryzysowego. W przypadku gdy zaistnieje sytuacja, w której wykorzystanie bezzałogowego statku powietrznego będzie mogło mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa ludzi, rozporządzenie prawa lotniczego nie może w żaden sposób zabraniać wykorzystania systemu. Sytuacje, które mogą wymagać zastosowania BSP:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Poszukiwanie ludzi zaginionych · Katastrofy drogowe, kolejowe, budowlane · Klęski żywiołowe takie jak: powodzie, lawiny, szkwały, pożary. <p>Przykładem wprowadzenia podobnych regulacji jest Urząd Lotnictwa w Anglii, który zezwala na wykonywanie lotów</p> |
|--|--|--|---|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|
| | | | <p>BSP poza zasięgiem wzroku (BVLOS) w przypadku:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Jeśli BSP wyposażony jest w systemy wykrywania kolizji · Jeśli lot odbywa się w wydzielonej przestrzeni <p>Rozwiązanie to zostało zaprezentowane podczas międzynarodowej konferencji RPAS, która odbyła się 5 grudnia w Brukseli (załącznik nr 2 slajd. 3 – UK UAS OPERATIONS).</p> <p>Proponuje się, aby zdanie wprowadzające do pkt 4.1. otrzymało brzmienie:” „4.1. Zezwala się na wykonywanie lotów bezzałogowych statków powietrznych w warunkach VLOS z zachowaniem poniższych warunków:”</p> | | <p style="text-align: center;">Uwaga uwzględniona.</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona tylko w odniesieniu do pkt 4.1.</p> <p>Natomiast warunki określone w ppkt. od 1-8 pozostają jako kryterium konieczne do wykonywania lotów przez modele latające z uwzględnieniem warunków bezpieczeństwa.</p> <p>Warunki określone w ppkt.1-8 zostały wyspecyfikowane z uwzględnieniem</p> |
| | <p>Renart Flądrowicz Paweł Szpak</p> | | <p>Ust. 4.1 pkt 1) zezwala na wykonywanie lotów w warunkach VLOS czyli: Operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS (Visual line-of-sight operation). Operacje, w których pilot lub obserwator bezpilotowego statku powietrznego utrzymują</p> | | |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|---|---|--|--|
| | <p>Tomasz Kosecki/ Marek Ziółkowski Sądackie Towarzystwo Lotnicze ORLIK</p> | <p>bezpośredni kontakt wzrokowy z bezpilotowym statkiem powietrznym. Mając na uwadze bezpieczeństwo własne i innych użytkowników przestrzeni popieramy konieczność umieszczenia tego zapisu w takim brzmieniu. Jednocześnie uważamy, że powinno to być jedyne kryterium ograniczające wykonywanie lotów bezzałogowych statków powietrznych, w tym modeli w przestrzeni niekontrolowanej.</p> <p>Punkt pierwszy zasad wykonywania lotów zezwała na wykonywanie lotów w warunkach VLOS czyli: Operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS (Visual line-of-sight operation). Operacje, w których pilot lub obserwator bezpilotowego statku powietrznego utrzymują bezpośredni kontakt wzrokowy z bezpilotowym statkiem powietrznym. Według nas powinno to być jedyne kryterium ograniczające wykonywanie lotów modelami.</p> | | <p>zarejestrowanych w ECCAIRS zgłoszeń incydentów lotniczych z udziałem modeli latających.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona. Natomiast warunki określone w ppkt. od 1-8 pozostają jako kryterium konieczne do wykonywania lotów przez modele latające z uwzględnieniem warunków bezpieczeństwa. Warunki określone w ppkt.1-8 zostały wyspecyfikowane z uwzględnieniem zarejestrowanych w ECCAIRS zgłoszeń incydentów lotniczych z udziałem modeli latających.</p> |
|--|---|---|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|---|--|--|---|
| | <p>Bogusław Gryszko F3F Jelenia Góra Team</p> <p>Piotr Ołowski Lot Aircraft Maintenance Services sp. z o.o.</p> <p>Bartosz Żaba</p> | <p>Punkt pierwszy zasad wykonywania lotów zezwala na wykonywanie lotów w warunkach VLOS czyli: Operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS (Visual line-of-sight operation). Operacje, w których pilot lub obserwator bezpilotowego statku powietrznego utrzymują bezpośredni kontakt wzrokowy z bezpilotowym statkiem powietrznym. Według nas powinno to być jedyne kryterium ograniczające wykonywanie lotów modelami.</p> | | <p>Uwaga nieuwzględniona. Natomiast warunki określone w ppkt. od 1-8 pozostają jako kryterium konieczne do wykonywania lotów przez modele latające z uwzględnieniem warunków bezpieczeństwa. Warunki określone w ppkt.1-8 zostały wyspecyfikowane z uwzględnieniem zarejestrowanych w ECCAIRS zgłoszeń incydentów lotniczych z udziałem modeli latających.</p> |
| | <p>Krzysztof Kilijan Air Tow Team Poland</p> <p>Fundacja Rozwoju Modelarstwa Lotniczego</p> | <p>Ust. 4.1 pkt 1) zezwala na wykonywanie lotów w warunkach VLOS czyli: Operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS (Visual line-of-sight operation). Operacje, w których pilot lub obserwator bezpilotowego statku powietrznego utrzymują bezpośredni kontakt wzrokowy z bezpilotowym statkiem powietrznym. Mając na uwadze bezpieczeństwo własne i innych użytkowników przestrzeni popieramy</p> | | <p>Uwaga częściowo uwzględniona tylko w odniesieniu do pkt 4.1. Natomiast warunki określone w ppkt. od 1-8 pozostają jako kryterium konieczne do wykonywania lotów przez modele latające z uwzględnieniem warunków bezpieczeństwa. Warunki określone w ppkt.1-8 zostały wyspecyfikowane z uwzględnieniem zarejestrowanych w ECCAIRS zgłoszeń incydentów lotniczych z udziałem modeli latających.</p> |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | |
|--|--|--|--|
| | <p>konieczność umieszczenia tego zapisu w takim brzmieniu. Jednocześnie uważamy, że powinno to być jedyne kryterium ograniczające wykonywanie lotów bezzałogowych statków powietrznych, w tym modeli w przestrzeni niekontrolowanej.</p> | | |
| <p>Wykonywanie lotów bezzałogowych statków powietrznych jest dopuszczalne poza wskazanymi strefami a także w warunkach VLOS. Oznacza to nieuzasadnione ograniczenie poruszania się robotów powietrznych tylko do zasięgu wzroku pilota, podczas gdy konstrukcje te są znamienne właśnie tym, że można je wysłać w rejony w które wysyłanie człowieka jest np. niebezpieczne, a więc z reguły poza zasięg wzroku.</p> | | <p>Grzegorz Trzeciak bezzałogowce.pl</p> | |
| <p>Uwaga nieuwzględniona. Rozporządzenie z art. 126 będzie regulowało zasady wykonywania lotów w BVLOS</p> | | <p>Andrzej Krupa</p> | |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|------------|---|---|--|---|
| | <p>PAŻP</p> | | <p>latania bez widoczności, ale chyba wszyscy wiemy, że są to wojskowe bezzałogowe statki powietrzne.</p> <p>Usunąć pkt. Zapis, w połączeniu z wyłączeniem z zastosowania przepisów art.126 ust.2-5 oraz art.121 ust.6 pkt1, powoduje brak możliwości wykonywania operacji BSP poniżej 25kg poza warunkami VLOS.</p> <p>Do czasu wydania rozporządzenia zgodnie z Art.126 ust.4, mogą być wykonywane w wysegregowanej przestrzeni powietrznej.</p> <p>Zapis powinien dotyczyć jedynie modeli latających oraz latawców.</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona Załącznik odnosi się tylko do operacji w warunkach VLOS. Do czasu wydania rozporządzenia z art. 126, BSP poniżej 25 kg wykonujące operacje w warunkach BVLOS na dotychczasowych zasadach.</p> |
| <p>15.</p> | <p>Włodzimierz Skalik Aeroklub Polski</p> <p>Paweł Karcz Port Lotniczy Łódź</p> | <p>Załącznik Nr 6 Rozdział 4 pkt 4.1.2)</p> | <p>proponuje się dopisać wyrazy „z wyjątkiem modeli kosmicznych”</p> <p>Proponuje się punktowi 4.1.2) nadać brzmienie: „do wysokości 150 m nad terenem umożliwiającej uniknięcia kolizji z innym użytkownikiem przestrzeni powietrznej”.</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona Modele kosmiczne nie podlegają temu rozporządzeniu.: komentarz nr 1</p> <p>Uwaga uwzględniona</p> |
| | <p>Renart Flądno</p> | | <p>Ust. 4.1 pkt 2) ogranicza</p> | <p>Uwaga uwzględniona</p> |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | |
|-------------|---|
| Paweł Szpak | <p>wysokość wykonywania lotów do 150 m. wysokości względnej. - O ile nam wiadomo, Prawo Lotnicze nie zmienia zasad korzystania z przestrzeni niekontrolowanej klasy G przy wykonywaniu lotów w warunkach VFR czyli z widocznością.</p> <p>Jedynym ograniczeniem – w przedmiotowej kwestii – winien być poziom FL 095, czyli górna granica tej strefy. Każdy użytkownik tej przestrzeni zobowiązany jest wykonywać loty w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS (Visual line-of-sight operation) i odpowiada za bezpieczeństwo lotu.</p> <p>Jesteśmy przekonani, że błędem jest wprowadzanie rozporządzeń, których zapisy w istotnej części będą „martwe”, niemożliwe do wyegzekwowania. Nie wyobrażamy sobie realnie dostępnej, dostatecznie dokładnej i praktycznej metody weryfikacji wysokości lotu modelu. Latanie w zasięgu wzroku ogranicza odległość i wysokość, na jaką może oddalić się model. W praktyce latanie nawet dużym</p> |
|-------------|---|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|--|---|--|--|
| | | <p>modelem na wysokości 500 - 600 m. jest trudne i bardzo rzadko takie loty są wykonywane. Jeśli jednak – przy sprzyjających warunkach widzialności – model znajduje się na takiej wysokości, to osoba nim sterująca doskonale widzi przestrzeń wokół modelu i w każdej chwili może zmienić tor jego lotu tak, aby uniknąć ewentualnej kolizji. Ograniczenie wysokości lotu modeli – w proponowanym brzmieniu – w istotny sposób redukuje możliwość stosowania przepisów sportowych Międzynarodowej Federacji Lotniczej – FAI, których Polska jako państwo członkowskie FAI jest zobowiązana przestrzegać. Według tychże przepisów rozgrywa się zawody i przeprowadza treningi. W niektórych klasach, zwłaszcza modeli szybowców zdalnie sterowanych klas F3J, F3B i F3Q oraz całej gamie modeli kosmicznych klas S1, S3 i dalsze, modele rozpoczynają lot po wyczepieniu / wyniesieniu na wysokości zdecydowanie większe</p> | | |
|--|--|---|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|
| | | | <p>niz 150 m. Poza ww. klasami obejmuje to także modele swobodnie latające klas F1... oraz modele balonów na ogrzane powietrze. Proponowane ograniczenie położy kres propagowaniu sportów modelarskich i lotniczych wśród dzieci i młodzieży realizowanemu m.in. poprzez program pod nazwą „System współzawodnictwa sportowego dzieci i młodzieży w modelarstwie lotniczym i kosmicznym”. Proponowany zapis jest sprzeczny z międzynarodowymi przepisami sportowymi FAI oraz z zapisami ww. programu społecznego. Ustawodawca, utrzymując swe stanowisko w przedmiotowych kwestiach w sposób świadomy przyczyni się do likwidacji wielu kategorii modelarskich, gdzie, z założenia, modele okresowo znajdują się na większej, niż proponowana, wysokości.</p> <p>Nie widzimy więc żadnego uzasadnienia aby modelarzom ograniczać wysokość lotu do nierealnej do wyegzekwowania wielkości 150 m ponad poziom</p> | | |
|--|--|--|---|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|----------------|---------|--|--|----------------------------------|
| | Krzysztof Król | gruntu. | <p>Zgadzam się z tym, że nasze piękne hobby powinno być w jakiś sposób usankcjonowane aby latanie nie odbywało się na zasadach "wolnej amerykanki", ale nie mogę zgodzić się z propozycjami podanymi przez ULC. Przede wszystkim chodzi o wysokość do której można odbywać loty. 150 m to zdecydowanie za mało, szczególnie dla modelarzy szybowcowych bądź latających dużymi modelami. Również modele kosmiczne osiągają znacznie większe wysokości. Uważam, że rozsądną propozycją byłoby podniesienie tej wysokości do minimum 600-700 m oczywiście w strefach nie wykorzystywanych przez "duże lotnictwo", a w przypadku korzystania z np. lotnisk aeroklubowych wysokość do jakiej latają modele mogłby określić kierownik lotów lub inna</p> | | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
|--|----------------|---------|--|--|----------------------------------|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | |
|--|---|----------------------------------|
| <p>Krystyna Miśkiewicz-Mańkowska Szkoła Latania Rekreacyjnego „Aerokrak”</p> | <p>osoba/organ sprawująca nadzór nad lotniskiem.</p> <p>W zakresie samolotów bezpilotowych – 150 metrów dopuszczalnej wysokości to jakas niesłychana bzdura i brak wiedzy projektującego ten zapis z zakresu modelarstwa i pilotowania modeli sterowanych radiem. Ten zapis rozłoży na łopatki organizację wielu zawodów modelarskich rozgrywanych zgodnie z przepisami FAI.</p> | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
| <p>Zbigniew Janik</p> | <p>Widzę w całości tego rozporządzenia zrozumią i chyba rzeczywiście potrzebną chęć regulacji przepisów w zakresie tych najmniejszych obiektów latających. Jednakże punkt mówiący o ograniczeniu wysokości lotu do 150 m, uważam za nieporozumienie i błąd. Powody:</p> <p>1. przepis będzie martwy od początku bez możliwości wyegzekwowania. Jak mierzyć tą wysokość? Kto miałby to robić i</p> | <p>Uwaga uwzględniona</p> |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|---|---|--|----------------------------------|
| | <p>Grzegorz Baraniak Aeroklub Nowy Targ</p> | <p>bezsensownego przepisu. Będzie się pewnie latać, tyle że nielegalnie. W niezamierzony sposób, kupując model ze styropianu za 200 zł, o wadze 0,3 kg staniemy się potencjalnym przestępcą, no w każdym razie posiadaczem środka stworzonego potencjalnego łamania przepisów. Państwo w swojej mocy, przesuńcie nas na ciemną stronę. 4. racja, że widok bezzałogowego modelu tzw. FPV, z kabiny Boeinga, na paru tysiącach metrów jest groźny. Ale to już teraz jest nielegalne- walczmy więc z tym- mamy przecież przepisy. One już są- trzeba je tylko stosować. Modelarze są zrzeszeni, tworzą grupy- włączą się w to i pomogą, w swoim też interesie. Obiecujemy współpracę!</p> <p>Jestem Przewodniczącym sekcji modelarskiej Aeroklubu Nowy Targ i chciałbym złożyć protest /chociaż nie ja tylko komisja modelarska powinna się tym zająć/</p> | | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
|--|---|---|--|----------------------------------|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|--|---|--|--|
| | | <p>przeciwno ograniczeniom wysokości lotu modelu zdalnie sterowanego do 150 m. Zasady wykonywania lotów 4.1 Zezwala się na wykonywanie lotów bezzałogowych statków powietrznych z zachowaniem poniższych warunków:</p> <p>1) przy widzialności pozwalającej na wykonywanie lotów w warunkach VLOS;</p> <p>2) do wysokości względnej umożliwiającej uniknięcie kolizji z innym użytkownikiem przestrzeni powietrznej 150 m !!!!!!!!</p> <p>Jeżeli taki pułap zostanie zatwierdzony to Kalendarz imprez modelarskich Aeroklubu Polskiego trzeba wyrzucić do kosza.</p> <p>Problemem nie jest modelarz korzystający z lotnisk aeroklubowego bo tam są strefy do tego wyznaczone, tylko tak zwani latacze wszędzie gdzie popadnie, a w szczególności latający FPV nad miastami czy nad Giewontem Wszystkie takie sytuacje można oglądać na Youtube.</p> | | |
|--|--|---|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|----------------------------------|
| | <p>Wojciech Adamowski Aeroklub Nowy Targ</p> | | <p>Sekcja Modelarska Aeroklubu Nowy Targ w tym roku organizuje trzy imprezy w tym Mistrzostwa Polski Klasy F3B, gdzie strzał z holu za wyciągarką to 200-280 m. Puchar Makiet szybowców gdzie hol odbywa się na wysokość 300 m. Latam modelami akrobacyjnymi w klasie f3a f3m jak trenować.</p> <p>W imieniu Sekcji Modelarskiej Aeroklubu Nowy Targ po przeczytaniu pisma, o którym mowa w tytule pragnę wyrazić sprzeciw wobec ujętemu tam zapisowi jakoby bezzałogowe statki powietrzne, tudzież zdalnie sterowane modele mogły latać wyłącznie do 150m wysokości. Dla nas taki zapis jest druzgoczący, pozbawiający nas możliwości uprawiania naszego hobby. Jednocześnie wychodzi niewiedza osób, które opracowują ten dokument i mają odwagę narzucać nam członkom Aeroklubu Nowy Targ nowe zasady, które nie mają prawa bytu w tym hobby. Wysokość 150m to</p> | | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
|--|--|--|---|--|----------------------------------|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | |
|--|-----------------|--|--------------------|
| | Bogusław Gryszo | <p>dla zdalnie sterowanych makiet szybowców granica od której pilot przygotowuje się do procedury lądowania. Zazwyczaj latamy na wysokościach 2-3 razy wyższych w porozumieniu z naszym aeroklubem i sekcjami prowadzącymi w danych dniach czynności lotne. To samo dotyczy się wszystkich innych klubów modelarskich działających przy lotniskach sportowych.</p> <p>W związku z powyższym apelujemy o zmianę tego zapisu i wprowadzenie granicznej wysokości do górnej granicy strefy G w danym obszarze gdzie odbywają się loty modelarskie (dotyczy wyłącznie lotnisk zorganizowanych modelarskich).</p> <p>Dotyczy to wyłącznie lotnisk modelarskich- wyznaczonych obszarów gdzie prowadzone są loty modelami- przy aeroklubach lub innych prywatnych lądowiskach.</p> <p>Aby zapobiec sytuacjom kiedy to maniacy latają w strefie lotnisk kontrolowanych na wysokość</p> | Uwaga uwzględniona |
|--|-----------------|--|--------------------|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | |
|---|--|---|
| <p>F3F Jelenia Góra Team</p> <p>Piotr Ołowski Aircraft Maintenance Services sp. z o.o.</p> <p>Bartosz Żaba</p> <p>Fundacja Rozwoju Modelarstwa Lotniczego</p> | | <p>4km z kamerami- uważam, że zapis 150m jest odpowiedni. Należy jednak dodać opcję o którą apelujemy.</p> <p>Pozostawienie tego punktu w takim brzmieniu spowoduje wykluczenie możliwości wykonywania lotów w klasie F1A, F1B, F1C, F1G, F1H, F1K, F1P, F1S, F1Q, FB (operator nie ma wpływu na wysokość lotu modelu – modele termiczne niekierowane), F3B szybowców zdalnie kierowanych wieloczynnościowych, F3J szybowców zdalnie kierowanych powyżej 2m rozpiętości do lotów termicznych, F3E szybowców zdalnie kierowanych z napędem elektrycznym do lotów termicznych, F5B Modele motoszybowców z napędem elektrycznym, F5D modele wyscigowe, F5F modele z akumulatorami 10-celowymi, F5G duże modele szybowców z napędem elektrycznym, wszystkich modeli w klasach S1 do S9 (rakiety i modele kosmiczne). Modele te są ujęte w kodeksie FAI jako</p> |
|---|--|---|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>międzynarodowe klasy sportowe w modelarstwie lotniczym i kosmicznym. Modele w w/w klasach z założenia latają na wysokościach wyższych niż 150m, lub kontrolowanie wysokości lotu nie jest możliwe. Zwracam jeszcze uwagę, że dla szybowca wyczynowego pokonanie odcinka 150m wynosi zaledwie 4 sek, że nie wspomnę o modelach wyścigowych, które mogą rozwijać prędkość 400km/h i więcej, a rekord wysokości lotu modelu szybowca to obecnie 5651m, modelu helikoptera – 2940m, a modelu samolotu 8205 m (źródło www.fai.org)</p> <p>W klasie szybowców F3F szybowce zdalnie kierowane do lotów na zboczu często następuje sytuacja, kiedy operator znajduje się na szycie góry, klifu urwiska itd., gdzie lot na wysokości oczu operatora-modelarza, ale w odległości 10-20 metrów od krawędzi góry powoduje, że model może znaleźć się na wysokości względnej przekraczającej wskazane 150m. Przecież odległość ta mierzy się</p> | |
|--|--|---|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|
| | | | <p>pionowo. Uniemożliwi to wykonywanie lotów również w tej klasie, choć trudno sobie wyobrazić, żeby pilot innego statku powietrznego np. szybowca wykonywał lot 10m od krawędzi góry.</p> <p>Pomiar wskazanej wysokości będzie praktycznie niemożliwy dla model nie wyposażonych w instrumenty elektroniczne lub pokładowe umożliwiające taki pomiar. Przepis jest po prostu nierealny.</p> <p>Proponujemy zapis w następującym brzmieniu: „2) do wysokości górnej granicy strefy G w danym obszarze gdzie odbywają się loty modelarskie (dotyczy wyłącznie lotnisk zorganizowanych modelarskich, wyznaczonych obszarów gdzie prowadzone są loty modelami - przy aeroklubach lub innych prywatnych lądowiskach).”</p> <p>Praktyka pokazuje, że większość lotów wykonuje się na zdecydowanie mniejszej wysokości rzędu 300-500m, a loty wysokościowe, przeloty i próby</p> | | |
|--|--|--|---|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|---|--|--|----------------------------------|
| | <p>Krzysztof Kiljan Air Tow Team Poland</p> | <p>bicia rekordów powinny odbywać się za wiedzą i zgodą zarządzającego daną strefą.</p> <p>Ust. 4.1 pkt 2) ogranicza wysokość wykonywania lotów do 150 m. wysokości względnej. - O ile nam wiadomo, Prawo Lotnicze nie zmienia zasad korzystania z przestrzeni niekontrolowanej klasy G przy wykonywaniu lotów w warunkach VFR czyli z widocznością.</p> <p>Jedynym ograniczeniem – w przedmiotowej kwestii – winien być poziom FL 095, czyli górna granica tej strefy. Każdy użytkownik tej przestrzeni zobowiązany jest wykonywać loty w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS (Visual line-of-sight operation) i odpowiada za bezpieczeństwo lotu.</p> <p>Jesteśmy przekonani, że błędem jest wprowadzanie rozporządzeń, które w istotnej części będą „martwe”, niemożliwe do wyegzekwowania. Nie wyobrażamy sobie realnie dostępnej, dostatecznie dokładnej</p> | | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
|--|---|--|--|----------------------------------|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>i praktycznej metody weryfikacji wysokości lotu modelu. Latanie w zasięgu wzroku ogranicza odległość i wysokość, na jaką może oddalić się model. W praktyce latanie nawet dużym modelem na wysokości powyżej 600-800 m. jest trudne i bardzo rzadko takie loty są wykonywane. Jeśli jednak – przy sprzyjających warunkach widzialności – model znajduje się na takiej wysokości, to osoba nim sterująca doskonale widzi przestrzeń wokół modelu i w każdej chwili może zmienić tor jego lotu tak, aby uniknąć ewentualnej kolizji. Ograniczenie wysokości lotu modeli – w proponowanym brzmieniu – w istotny sposób redukuje możliwość stosowania przepisów sportowych Międzynarodowej Federacji Lotniczej – FAI, których Polska jako państwo członkowskie FAI jest zobowiązana przestrzegać. Według tychże przepisów rozgrywa się zawody i przeprowadza treningi. W niektórych klasach, zwłaszcza modeli szybowców zdalnie</p> | |
|--|--|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|
| | | | <p>sterowanych klas F3J, F3B i F3Q oraz całej gamie modeli kosmicznych klas S1, S3 i dalsze, modele rozpoczynają lot po wyczepieniu / wyniesieniu na wysokości zdecydowanie większe niż 150 m. Poza ww. klasami obejmuje to także modele swobodnie latające klas F1 ... oraz modele balonów na ogrzane powietrze.</p> <p>Następną dyscypliną modelarską, na razie nie ujętą w regulaminach FAI, lecz ogromnie wartościową oraz ostatnich latach bardzo silnie rozwijającą się na świecie w tym tak że w Polsce są zawody Makiet Szybowców klasy Gigant.</p> <p>Modele szybowców w tej klasie mogą mieć masę startową do 25kg oraz rozpiętość nawet 8-10m, zgodnie z regulaminem zawodów w konkurencji termicznej muszą zostać wyholowane do wysokości 300m, a następnie muszą pozostać w powietrzu 10min. Zgodnie z regulaminem sportowym makiety szybowców w trakcie rywalizacji nie mogą posiadać żadnych urządzeń określających wysokość</p> | | |
|--|--|--|---|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|
| | | | <p>oraz noszenia (za wyjątkiem modelu samolotu holującego który musi być wyposażony w takie urządzenie aby ustalić wysokość holowania) a to oznacza że muszą odnaleźć prądy wznoszące i nabrać więcej wysokości aby utrzymać się wystarczająco długo w powietrzu. Drugą konkurencją jest akrobacja makiet szybowców, gdzie model musi zostać wyholowany na wysokość zapewniającą możliwość wykonania całej wiązanki figur akrobacji szybowcowej identycznie jak w dużym lotnictwie, z wieloletnich doświadczeń wiemy że jest to minimum 400m a optymalnie 450-550m. W przypadku makiet szybowców w klasie gigant na wysokości 150m rozpoczynamy przygotowania do lądowania. Dzięki tej dziedzinie modelarstwa rozwinęło się wiele firm modelarskich produkujących i eksportujących modele cenione na całym świecie, są to dziesiątki miejsc pracy. Zwróć uwagę na powyższe uwarunkowania zapis o</p> | | |
|--|--|--|---|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|
| | | | <p>maksymalnej wysokości 150m położony kres rozwojowi tej pięknej dziedziny modelarstwa w Polsce. Jako członek i reprezentant ATTP wielokrotnie uczestniczyłem w podobnych zawodach w całej Europie, nigdzie tam nie ma zapisu ograniczającego wysokość lotów poniżej górnej granicy przestrzeni klasy G. Rozumiem że tak restrykcyjne zapisy zostały podjęte na skutek działań niektórych pilotów modeli FPV, być może zasady wykonywania lotów modeli FPV powinny być ujęte w odrębnych podpunktach. Proponowane ograniczenie położony kres propagowaniu sportów modelarskich i lotniczych wśród dzieci i młodzieży realizowanemu <u>m.in.</u> poprzez program pod nazwą „System współzawodnictwa sportowego dzieci i młodzieży w modelarstwie lotniczym i kosmicznym”. Należy pamiętać że modelarstwo jest wylęgarnią przyszłych pilotów, mechaników lotniczych,</p> | | |
|--|--|--|---|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|---------------|--|--|----------------------------------|
| | Andrzej Krupa | <p>inżynierów lotniczych. tak więc przyczynia się do politechnizacji młodzieży.</p> <p>Proponowany zapis jest sprzeczny z międzynarodowymi przepisami sportowymi FAI oraz z zapisami ww. programu społecznego. Ustawodawca, utrzymując swe stanowisko w przedmiotowych kwestiach w sposób świadomy przyczyni się do likwidacji wielu kategorii modelarskich, gdzie, z założenia, modele okresowo znajdują się na większej, niż proponowana, wysokości. Nie widzimy więc żadnego uzasadnienia aby modelarzom ograniczać wysokość lotu do nierealnej do wyzsekowania wielkości 150 m ponad poziom gruntu.</p> <p>W chwili obecnej modelarstwo w Polsce obowiązuje Kodeks Sportowy FAI. Dzieli on modele na pięć kategorii:</p> <p>Kategoria F-1 – lot swobodny w której występuje trzynaście podgrup z tego tylko cztery są rozgrywane w hali, pozostałe</p> | | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
|--|---------------|--|--|----------------------------------|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| | | | <p>dziewięć na wolnym powietrzu. Loty tych modeli osiągają niejednokrotnie wysokość przekraczającą 600 metrów. Kategoria F-2 – lot na uwięzi po kręgu. Występują cztery podgrupy. Latają na wysokości 20 metrów. Kategoria F-3 – lot zdalnie sterowany. Występuje dziewięć podgrup, których wszystkie zawody rozgrywane są w terenie otwartym i aby rozegrać zawody względnie trenować muszą latać powyżej 250 m. Kategoria F-4 – makiety samolotów. Występuje sześć podgrup, z których zawody dwu są rozgrywane w terenie otwartym i aby rozegrać zawody względnie trenować musza latać powyżej 150 m. Kategoria F-5- modele zdalnie sterowane z napędem elektrycznym. Występuje siedem podgrup, z których zawody dwu są rozgrywane w terenie otwartym i aby rozegrać zawody względnie trenować musza latać powyżej 250 m. Zgodnie z kodeksem do</p> | |
|--|--|--|---|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>holowania ręcznego ma być użyty hol o długości 175 metrów, a przy użyciu wyciągarek elektrycznych 200 metrów. Modelarz latając modelem zdalnie sterowanym widzi dokładnie co się dzieje wokół modelu i może odpowiednio reagować. Należy dodać tu modelarstwo raketowe, modele kosmiczne, które podzielone są na dziesięć klas. Prawie wszystkie modele latają w przedziale wysokościowym pomiędzy 200 a 600 metrów wysokości. Przez 66 lat nie słyszałem o kolizji modelu ze statkiem powietrznym. Z dotychczasowej mojej praktyki to wszystkie treningi i zawody jeżeli odbywały się na lotnisku zawsze były zgłaszane u zawiadowców lotnisk, na których się odbywały. Ustalenie wysokości 150 metrów dla modeli jest równoznaczne z likwidacją modelarstwa w Polsce. Ta dziedzina sportu mimo prawie żadnych nakładów państwa przysparza krajowi wiele sukcesów na zawodach międzynarodowych i światowych.</p> | |
|--|--|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|---|--|--|--|----------------------------------|
| <p>Miroslaw Bogdanowicz Lotnisko Modelarskie Koczargi</p> | | <p>rozporządzenia auto-pokładła. ze tego zdaniem bardzo duże zagrożenie dla statków powietrznych sronowia Janajace lampny szczegla.. Przedstawia krótki wywód na ten temat, który z uwagi na fakt, że porusza się poza materiał rozporządzenia został pominięty.</p> | | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
| | | <p>Wprowadzenie wysokości maksymalnej 150m wysokości względnej uniemożliwia dokonywanie lotów modelami zdalnie sterowanymi, szczególnie szybowcami F3J i F3B gdzie wyciągnięcie modelu na wyciągarce kończy się na wysokości ok. 250 m. Lot takich modeli odbywa się w strefie G na wysokości do 600 m.</p> <p>Przepis ograniczający wysokość lotów do 150 m koliduje z przepisami FAI, które dopuszczają loty na większych wysokościach. Proponujemy dopuszczenie wykonywania lotów w przestrzeni niekontrolowanej w zasięgu wzroku. Modele latające na wysokości do 600 m powinny mieć obowiązek ustępowania</p> | | |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | |
|--|--|---------------------------|--|
| <p>Przemysław Tomków/Grzegorz Krupa Flytronic sp. z o.o.</p> | <p>pierwszeństwa użytkownikom powietrznej.</p> <p>pozostałym przestrzeni</p> | <p>Uwaga uwzględniona</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona Załącznik odnosi się tylko do operacji w warunkach.</p> |
| <p>Wysokość prowadzenia operacji przez profesjonalne systemy bezzałogowe klasy MINI uzależniona jest od potrzeb realizowanej misji. Propozycja ograniczenia wysokości wykonywania lotów do 150 metrów uniemożliwia skuteczne wykorzystanie systemu.</p> <p>PROPOZYCJA ZMIANY: Proponujemy aby podzielić operacje lotnicze prowadzone przez samoloty bezzałogowe na dwie kategorie: VLOS – w zasięgu wzroku BVLOS – poza zasięgiem wzroku</p> <p>Ograniczenie wysokości lotu powinno dotyczyć tylko operacji prowadzonych w zasięgu wzroku VLOS.</p> <p>UZASADNIENIE Zgodnie z wcześniejszym punktem, proponuje się aby BSP miał możliwość wykonywania lotu poza zasięgiem wzroku w trzech przypadkach:</p> | <p>Uwaga uwzględniona</p> | <p>Uwaga uwzględniona</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona Załącznik odnosi się tylko do operacji w warunkach.</p> |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| | | | <p>· Jeśli posiada system antykolizyjny oraz autopilota</p> <p>· Jeśli lot odbywa się w strefie wydzielonej z ruchu powietrznego</p> <p>· Jeśli lot wykonywany jest na potrzeby instytucji rządowych lub służb bezpieczeństwa publicznego</p> <p>Należy założyć, że BSP wyposażony w system antykolizyjny oraz autopilot jest w stanie bezpiecznie wykonywać lot bez względu na wysokość na jakiej się znajduje. Wydzielenie strefy powietrznej do wysokości określonej przez operatora pozwala na odseparowanie innych użytkowników przestrzeni powietrznej. Górna granica wydzielonej strefy może być większa niż 150m. Wykonywanie lotu dla instytucji rządowych lub służb bezpieczeństwa publicznego nie powinno być ograniczone</p> <p>dopuszczalna wysokością lotu, gdyż charakter misji może wymagać utrzymania większej wysokości niż proponowane 150m – np. podczas nadzorowania akcji gasniczej pożaru lasu.</p> <p>Obecna forma rozporządzenia nie</p> | |
|--|--|--|---|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | <p>pozwała na wykorzystanie możliwości jakie dają bezzałogowe systemy powietrzne stawiając je na równi ze zdalnie sterowanymi modelami RC. Ograniczenie lotów do warunków VLOS oraz maksymalnej wysokości 150 m blokuje możliwość wykorzystywania profesjonalnych BSP o masie do 25kg w polskiej przestrzeni powietrznej. Proponujemy aby wprowadzane regulacje, nie zablokowały możliwości rozwoju technologii bezzałogowych produkowanych i użytkowanych w Polsce.</p> <p>Traktując bezpieczeństwo lotnicze jako bezwzględny priorytet sugerujemy rozwiązania, które umożliwią wykonywanie lotów BVLOS z zadaniem o wysoki poziom bezpieczeństwa innych użytkowników przestrzeni powietrznej. Proponujemy aby loty BVOLS mogły odbywać się tylko w trzech przypadkach:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Kiedy lot odbywa się w wydzielonej strefie · Kiedy BSP jest wyposażony w | | |
|--|--|--|--|--|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|---|--|---|--|----------------------------------|
| | <p>Tomasz Kosecki/ Marek Ziółkowski Sądackie Towarzystwo Lotnicze ORLIK</p> | | <p>autopilot i system antykolizyjny Kiedy lot wykonywany jest na potrzeby rządowe lub służb bezpieczeństwa publicznego Duże zainteresowanie wykorzystaniem systemów bezzałogowych ze strony instytucji państwowych pozwala stwierdzić, że mogą one odegrać znaczący wpływ na poprawę porządku publicznego oraz bezpieczeństwa kraju. O ile wiemy, prawo lotnicze nie nałożyło ograniczeń w korzystaniu z przestrzeni niekontrolowanej klasy G przy wykonywaniu lotów w warunkach VFR czyli z widocznością. Jedynym ograniczeniem jest poziom FL 095, czyli górna granica tej strefy sięgająca do ok. 2950 m. Każdy użytkownik tej przestrzeni musi wykonywać loty w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS (Visual line-of-sight operation) i odpowiada za bezpieczeństwo lotu. Nie widzimy więc żadnego uzasadnienia aby modelarzom</p> | | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
|--|---|--|---|--|----------------------------------|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|-----------------------------------|-------------|--|--|----------------------------------|
| | <p>PAŻP</p> | | <p>likwidację wszystkich kategorii modelarskich, gdzie z założenia lata się na większych wysokościach. Podobno nie powinno się uchwalać przepisów, które będą "martwe", jak więc ustawodawca wyobraża sobie kontrolowanie, czy model jest już na wysokości większej niż 150 m. Czy planuje się powołanie jakichś specjalnych służb, które będą tropić modelarzy i specjalnymi dalmierzami sprawdzać, jak wysoko latają ich modele? Latanie w zasięgu wzroku i tak ogranicza odległość i wysokość, na jaką może oddalić się model. W praktyce latanie nawet dużym modelem powyżej 500 m jest bardzo trudne i bardzo rzadko takie loty są wykonywane. Jeśli jednak model znajduje się na takiej wysokości, to osoba nim sterująca doskonale widzi przestrzeń wokół modelu i w każdej chwili może zmienić tor jego lotu tak, aby uniknąć ewentualnej kolizji.</p> | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
| <p>Propozycja brzmienia: ..Do</p> | | | | |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|-----|------|---|--|--|---|
| 16. | PAŻP | Załącznik 6 Rozdział 4 pkt 4.1.3) | wysokości umożliwiającej uniknięcie kolizji z innym użytkownikiem przestrzeni powietrznej 150m, chyba że spełniają wymogi określone w art. 126 ust 2-5 ustawy.” | Usunąć pkt. Pkt 4.1. ppkt 8 daje możliwość wykonywania lotów bezzałogowych w strefach CTR po spełnieniu określonych warunków | Uwaga nieuwzględniona. Możliwość wykonywania lotów w CTR po spełnieniu warunków określonych przez organ ATC –sugestia PAŻP nie jest do przyjęcia. Obecnie PAŻP określił strefy w których wymagania służby ATC zostały czasowo zawieszane co daje możliwość wykonywania lotów przez zdalnie sterowane statki powietrzne. Przykład Rejon Wilanów C |
| 17. | PAŻP | Załącznik 6 Rozdział 4 pkt 4.1.4) | Propozycja brzmienia: „4) w strefach ruchu lotniczego lotniska wojskowego (MATZ) za zgodą właściwego organu wojskowego” Uwaga: Zapis w pierwotnym brzmieniu powoduje brak możliwości wykorzystania BSP<25kg w MATZ przez stronę wojskową. | Uwaga nieuwzględniona. MATZ są przestrzeniami niesklasyfikowanymi wg. ICAO. Zasady wykonywania lotów określa organ wojskowy .W związku z powyższym organizacja lotów przez BSP<25 w MATZ leży wyłącznie w gestii strony wojskowej. | |
| 18. | PAŻP | Załącznik 6 Rozdział 4 Pkt 4.1.5) | Propozycja brzmienia: „w strefach R, D, P.za zgodą Zarządzającego” Uwaga: Zapis uniemożliwia | Uwaga nieuwzględniona, Rozporządzenie z art. 119 określa zasady wykonywania lotów w ww. strefach, natomiast art. 124 ustawy Prawo lotnicze reguluje zasady wykonywania lotów nad parkami i rezerwatami | |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|---|--|--|---|---|------------------|
| 19. | Bogusław Gryszko F3F Jelenia Góra Team Bartosz Żaba | Załącznik Nr 6 Rozdział 4 pkt 4.1.6) | <p>latanie BSP i modeli latających poniżej 25kg w parkach narodowych po uzyskaniu zgody zarządzającego. Brak uzasadnienia dla takiego ograniczenia. To samo dotyczy stref D i P, powinna być możliwość wykonywania operacji za zgodą zarządzającego strefą (patrolowanie lasów, strefy przygranicznej).</p> | | <p>przyrody.</p> |
| <p>Ustawodawca nie określił, o jakie lotniska chodzi, więc mówimy o wszystkich lotniskach. W rejonie gdzie mieszkamy tj. w Jeleniej Górze znajdują się dwa lotniska: pierwsze w Jeleniej Górze przy ulicy Lomnickiej, drugie na Górze Szybowcowej w Jeżowie Sudeckim. Zapis w tym kształcie uniemożliwi wykonywanie lotów modelami na obszarze: Jelenia Góra – dzielnice Zabobrze (wszystkie numery), Centrum, Maciejowa, Skowronków, Orzeszkowej, Czarny, Paulinum, aż po przylegające miejscowości: Lomnica, Wojanów, Bobrów, Komarno, Dziwiszów, Chrośnica, Janówek, Czernica, Płoszczyna.</p> | | | | <p>Uwaga nieuwzględniona Załącznik umożliwia wykonywanie lotów w ATZ za zgodą zarządzającego. Lotnisko EPJG posiada wyznaczony ATZ</p> | |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|---|--|--|--|---|
| | | | <p>Płoszczyzna, Jeżów Sudecki (historyczny ośrodek szkolenia szybowcowego, Zakłady Remontowe Szybowców, Góra Szybowcowa, siedziba powstającej dla młodzieży modelarni lotniczej w gminie Jeżów Sudecki, jednej z nielicznych na terenie powiatu Jeleniogórskiego!), Siedlęcín, aż po obiekt „Perła Zachodu”. Praktycznie więc pół Jeleniej Góry i kilka okolicznych gmin będzie zupełnie wyłączonych w jakichkolwiek lotów modelarni. Jest to rejon dużego skupiska ludzi związanych z lotnictwem i o ogromnych tradycjach. Proponuję więc, aby ten zapis zmienić na:</p> <p>„6) poza otoczeniem lotniska cywilnego, transportowego i wojskowego, czyli w odległości powyżej 5 km od jego granicy z wyłączeniem lotnisk aeroklubowych, sportowych i prywatnych.”</p> | | <p>Uwaga nieuwzględniona Nie ma klasyfikacji lotnisk z podziałem zaproponowanym przez Fundację. Ponadto, granica 5 km ma na celu zabezpieczenie operacji lotniczych dla lotnisk, lądowisk nie posiadających stref ATZ. Złącznik nie zakazuje wykonywania lotów w odległości mniejszej niż 5 km, tylko wymaga uzgodnienia z zarządzającym/właścicielem lotniska/lądowiska.</p> <p>Uwaga uwzględniona</p> |
| | <p>Fundacja Rozwoju Modelarstwa Lotniczego</p> | | <p>Ponieważ w naszym kraju są rejony wybitnie nadające się do uprawiania modelarstwa szybowcowego (tereny góryste naszego kraju, Sudety,</p> | | |
| | <p>Piotr Ołowski Lot Aircraft Maintenance Services sp. z o.o.</p> | | | | |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | |
|---|--|--|--|
| Fundacja Rozwoju Modelarstwa Lotniczego | | <p>Karpaty, itd), jednak są one częściowo objęte ochroną parków narodowych. Biorąc pod uwagę, że model szybowca jest cichy, nie ma wpływu negatywnego na ochronę roślin, zwierząt i krajobrazu proponujemy, analogicznie jak dla lotni i paralołtni, umożliwienie startów, lotów i lądowań na terenach tych parków za zgoda zarządcy. W praktyce takie rozwiązanie jest spotykane u naszych południowych sąsiadów, w Czechach, na Słowacji a także we Francji, gdzie na terenie parku narodowego odbywają się zawody modelarskie z cyklu Eurotour w kategorii F3F – szybowców zdalnie kierowanych do lotów na zboczu. W tym roku na Słowacji w miejscowości Donovaly będą miały też Mistrzostwa Europy w tej samej klasie modeli.</p> <p>Proponuję więc, aby ten zapis zmienić na:</p> <p>"6) poza otoczeniem lotniska cywilnego, transportowego i wojskowego, czyli w odległości powyżej 5 km od jego granicy z wyłączeniem lotnisk aeroklubowych, sportowych i prywatnych;"</p> | |
| PAŻP | | <p>Pkt 6 i 7 są niespójne (jeśli można latać w ATZ, za zgodą zarządzającego, powinna być</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona Niezrozumiała intencja PAŻP.</p> |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|----------------|-----------------------------------|--|---|
| 20. | Krzysztof Król | Załącznik 6 Rozdział 4 pkt 4.1.8) | możliwość wykonywania lotów z lotniska). | |
| <p>Pozwolenie na loty w strefie CTR. Przypuszczam, że dotyczy to wielu modelarzy którzy mają w swych miastach porty lotnicze, a z różnych przyczyn nie mają możliwości dalekich wyjazdów aby latać poza strefą CTR. W przypadku mojego rodzinnego Gdańska strefa CTR rozciąga się na dużej przestrzeni i praktycznie eliminuje wszystkie dostępne na terenie miasta większe "łącki" które nadają się do zastosowań modelarskich. Moją propozycją jest aby można było korzystać z takich obiektów, oczywiście po wcześniejszym np. telefonicznym ustaleniu i otrzymaniu zgody od organu sprawującego kontrolę nad daną strefą CTR. Oczywiście maksymalna wysokość lotu modelu w takiej strefie musi być znacznie niższa, myślę że ok.200m lub do ustalenia z organem wydającym zgodę. Zgoda byłaby wydawana na określony czas np. 1godz. lub od godz.- do godz. po czym modelarz powiadomiłby o zakończeniu lotów. Nie byłoby natomiast mowy o jakichkolwiek lotach w sąsiedztwie lotniska i tu</p> | | | | <p>Uwaga uwzględniona Załącznik umożliwia wykonywanie lotów w strefach CTR zgodnie z pkt 4.1.8</p> |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|-----|--|--|---|--|--|
| | PAŻP | | <p>myślę że podana odległość 5km będzie odpowiednia.</p> <p>Propozycja brzmienia: „8) w strefach CTR na warunkach określonych i opublikowanych przez właściwą władzę ATS i za zgodą właściwego organu ATC”</p> | | <p>Uwaga uwzględniona</p> |
| 21. | <p>Paweł Karcz Port Lotniczy Łódź</p> | <p>Załącznik 6 Rozdział 4 pkt 4.2.</p> | <p>Proponowany zapis w punkcie 4.2 Rozdziału 4, Załącznik 6 dopuszcza loty latawców, balonów (baloniki wypełnione helem) i lampionów na uwięzi w CTR.</p> <p>Proponowany zapis powinien brzmieć następująco: warunki, o których mowa w punkcie 4.1 nie dotyczą modeli latających wykonujących loty na uwięzi.</p> <p>Propozycja brzmienia: „Warunki, o których mowa w pkt.4.1 nie dotyczą bezałogowych statków powietrznych, modeli latających i latawców wykonujących loty na uwięzi lub w obiektach zamkniętych oraz w wysegregowanej przestrzeni powietrznej.”</p> | | <p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Zapis 4.2 odnosi się do lotów na uwięzi. Balony nie przedmiotem rozporządzenia.</p> |
| 22. | <p>Paweł Karcz Port Lotniczy Łódź</p> <p>Renart Flądrowo</p> | <p>Załącznik 6 Rozdział 4 pkt 4.3.</p> | <p>Proponowany zapis w punkcie 4.3 bezasadny. Jak np. balony miałyby dać pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym?</p> <p>Ust. 4.3 mówiący: „modele latające dają pierwszeństwo drogi innym</p> | | <p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>zależnik nie odnosi się do balonów</p> <p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Proponowany zapis nie określa jednoznacznie zasad</p> |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | |
|--|--|---|
| Paweł Szpak | <p>użytkownikom przestrzeni powietrznej” - Taki zapis jest sprzeczny z ogólnymi warunkami korzystania z przestrzeni powietrznej określającymi np. zasady krążenia w kominach termicznych, lotów żaglowych i zasady określające pierwszeństwo w przypadku podchodzenia do lądowania. Główną i niezmienną zasadą obowiązującą użytkowników przestrzeni niekontrolowanej winno być wykonywanie operacji w zasięgu widoczności wzrokowej i nic nie może ich zwolnić od obserwacji przestrzeni powietrznej w celu uniknięcia kolizji z innymi użytkownikami tej przestrzeni. Dlatego proponujemy zmienić treść tego punktu na: „4.3 Bezzałogowe statki powietrzne, modele latające dają pierwszeństwo drogi innym użytkownikom przestrzeni powietrznej na zasadach określonych odrębnymi przepisami i / lub przyjętymi zwyczajowo”.</p> | <p>pierwszeństwa drogi. ULC stoi na stanowisku, że zapis musi być jednoznaczny i nie budzący wątpliwości w interpretacji.</p> |
| Arkadiusz Morawski Aeroklub Targ | <p>Proponuję poprawić treść na: 4.3 Bezzałogowe statki powietrzne, modele latające znajdujące się na wysokości większej niż 150m nad teren dają pierwszeństwo drogi innym użytkownikom przestrzeni powietrznej. Bezwzględnie modele</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona ULC stoi na stanowisku, że zapis musi być jednoznaczny i nie budzący wątpliwości w interpretacji.</p> |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|---|--|--|---|
| | <p>Bogusław Gryszko F3F Jelenia Góra Team</p> <p>Bartosz Żaba</p> | | <p>latające i bezzałogowe statki powietrzne dają pierwszeństwo wszystkim użytkownikom przestrzeni powietrznej w sytuacji gdy wykonują manewry podejścia do lądowania.</p> <p>Taki zapis jest sprzeczny z ogólnymi warunkami korzystania z przestrzeni powietrznej określającymi np. zasady krążenia w kominach termicznych, lotów żaglowych i zasad określających pierwszeństwo w przypadku zbliżania się statków powietrznych na kursach przecinających się i lądowania. Główną i niezmienną zasadą obowiązującą użytkowników przestrzeni niekontrolowanej winno być wykonywanie operacji w zasięgu widoczności wzrokowej i odpowiednie sterowanie statkiem powietrznym, modelem w celu uniknięcia kolizji z innymi użytkownikami tej przestrzeni. Dlatego proponujemy punkt 4.3 otrzymać następujące brzmienie: „4.3 Bezzałogowe statki powietrzne, modele latające dają pierwszeństwo drogi innym użytkownikom przestrzeni powietrznej na zasadach określonych odrębnymi przepisami i / lub przyjętych zwyczajowo”.</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona ULC stoi na stanowisku, że zapis musi być jednoznaczny i nie budzący wątpliwości w interpretacji.</p> |
|--|---|--|--|---|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | |
|---|--|--|
| <p>Krzysztof Kiljan Air Tow Team Poland</p> | <p>Ust. 4.3 mówiący: „modele latające dają pierwszeństwo drogi innym użytkownikom przestrzeni powietrznej” - Taki zapis jest sprzeczny z ogólnymi warunkami korzystania z przestrzeni powietrznej określającymi np. zasady krążenia w kominach termicznych, lotów żaglowych i zasady określające pierwszeństwo w przypadku podchodzenia do lądowania. Główną i niezmienną zasadą obowiązującą użytkowników przestrzeni niekontrolowanej winno być wykonywanie operacji w zasięgu widoczności wzrokowej i nic nie może ich zwolnić od obserwacji przestrzeni powietrznej w celu uniknięcia kolizji z innymi użytkownikami tej przestrzeni. Dlatego proponujemy zmienić treść tego punktu na: „4.3 Bezzałogowe statki powietrzne, modele latające dają pierwszeństwo drogi innym użytkownikom przestrzeni powietrznej na zasadach określonych odrębnymi przepisami i / lub przyjętych zwyczajowo”.</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona ULC stoi na stanowisku, że zapis musi być jednoznaczny i nie budzący wątpliwości w interpretacji.</p> |
| <p>Grzegorz Trzeciak Bezzałogowce.pl</p> | <p>W załączniku 6, (rozdział 4, punkt 4.3) znajduje się wskazanie co do pierwszeństwa drogi. Jeśli wziąć pod uwagę wskazane wcześniej niejasności i błędy, zapis tego punktu</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona załącznik odnosi się do wykonywania lotów w warunkach VLOS, w związku z powyższym wg. ULC pilot/operator BSP znacznie szybciej jest w stanie zobaczyć załogowy statek powietrzny niż pilot</p> |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | <p>ma szansę stać się bezpośrednią przyczyną kolizji w powietrzu pomiędzy bezałogowcami a statkami żalagowymi. Przyjęcie zapisu w obecnej formie składa pośrednią odpowiedzialność za wszelkie zdarzenia, na osoby które dopuściły do powstania tego zapisu. Proponuję zmienić zapis o pierwszeństwie drogi na następujący: „Modele latające dają pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym. Żalagowe statki powietrzne dają pierwszeństwo drogi bezałogowym statkom powietrznym”. Dzięki temu modele latające/latawce będą obowiązywać do zejścia z kursu statku żalagowego. Bezałogowe statki powietrzne są niejako „upośledzone” ze względu na ograniczoną zdolność obserwacji sytuacji dookoła (brak żalogi), tym samym niewykonalnym jest zapis o ustępowaniu dawaniu pierwszeństwa drogi, jeśli nie ma możliwości nawet zauważenia zbliżającego się statku powietrznego. Sytuację w tym zakresie można przyrównać do balonów. Balony są także „upośledzone” ze względu na swoją zależność od wiatru. Dlatego też silnikowe statki powietrzne dają im pierwszeństwo drogi ze względu na większy zasób swojej manewrowości. Jest to zasada</p> | <p>statku powietrznego i daje to większy stopień bezpieczeństwa</p> |
|--|--|--|--|---|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | |
|--|---|--|
| <p>Tomasz Kosecki/Marek Ziółkowski Sądeckie Towarzystwo Lotnicze ORLIK</p> | <p>zrozumiała, logiczna i naturalna, znajdująca zastosowanie także w innych dziedzinach np. w ruchu drogowym – tramwaje. Tym samym znajdująca zastosowanie w omawianym przypadku.</p> <p>W punkcie 4.3 ustawodawca proponuje zapis mówiący, że :„modele latające dają pierwszeństwo drogi innym użytkownikom przestrzeni powietrznej” Taki zapis jest sprzeczny z ogólnymi zasadami korzystania z przestrzeni powietrznej. Nigdzie nie ma przecież zapisów, że np. szybowce muszą w powietrzu ustępować samolotom itp. Są natomiast zasady krążeńia w kominach termicznych, lotów żaglowych i zasady określające pierwszeństwo w przypadku podchodzenia do lądowania. Ustanowienie zapisu w formie, jaki proponuje ustawodawca może spowodować, że każdy użytkownik przestrzeni powietrznej np. lotnia, parolotnia, szybowiec latający na żaglu będzie mógł po zderzeniu z modelem powołać się na taki zapis i stwierdzić, że model nie ustąpił mu miejsca. (Ciekawe, czy tak samo można powiedzieć w przypadku zderzenia z ptakiem). Jak już wcześniej napisałem główną zasadą</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona Pierwszeństwo drogi jest określone w Załączniku 2 ICAO Przykład Załącznik 2 ICAO w pkt. 3.2.2.3 c) „szybowce dają pierwszeństwo drogi balonom”</p> |
|--|---|--|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|--------------------------------|--|---|--|---|
| | | | <p>obowiązującą przestrzeni niekontrolowanej jest wykonywanie operacji w zasięgu widoczności wzrokowej i nic nie może ich zwolnić od obserwacji przestrzeni powietrznej w celu uniknięcia kolizji z innymi użytkownikami tej przestrzeni. Dlatego proponuję poprawić treść tego punktu na:</p> <p>4.3 Bezzałogowe statki powietrzne, modele latające znajdujące się na wysokości większej niż 150m nad teren dają pierwszeństwo drogi innym użytkownikom przestrzeni powietrznej. Bezwzględnie modele latające i bezzałogowe statki powietrzne dają pierwszeństwo wszystkim użytkownikom przestrzeni powietrznej w sytuacji, gdy wykonują oni manewry podejścia do lądowania.</p> | | <p>Uwaga nieuwzględniona Niezrozumiała intencja PAŻP.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona omawiany załącznik odnosi się do wykonywania lotów w warunkach VLOS, w związku z powyższym wg. ULC pilot/operator BSP znacznie szybciej jest w stanie zobaczyć załogowy statek powietrzny niż pilot statku powietrzego i daje to większy stopień bezpieczeństwa. Ponadto, przepisy ruchu lotniczego reguluje</p> |
| | <p>PAŻP</p> <p>Paweł Szpak</p> | | <p>Usunąć. Punkt 3.2. wyczerpuje odpowiedzialność.</p> <p>Taki zapis jest sprzeczny z ogólnymi warunkami korzystania z przestrzeni powietrznej określającymi np. zasady krążenia w kominach termicznych, lotów żaglowych i zasady określające pierwszeństwo w przypadku podchodzenia do lądowania.</p> | | |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|------------|--------------------|--|---|--|---|
| | | | <p>Główną i niezmienną zasadą obowiązującą użytkowników przestrzeni niekontrolowanej winno być wykonywanie operacji w zasięgu widoczności wzrokowej i nic nie może ich zwolnić od obserwacji przestrzeni powietrznej w celu uniknięcia kolizji z innymi użytkownikami tej przestrzeni. Dlatego proponujemy zmienić treść tego punktu na: „4.3 Bezzałogowe statki powietrzne, modele latające dają pierwszeństwo drogi innym użytkownikom przestrzeni powietrznej na zasadach określonych odrębnymi przepisami i / lub przyjętych zwyczajowo”.</p> | | <p>Załącznik 2 ICAO.</p> |
| <p>23.</p> | <p>Paweł Szpak</p> | <p>Zał. Nr 6 Rozdział 4 pkt 4.6.</p> | <p>Ust 4.6 poza otoczeniem lotniska czyli w odległości 5 km od jego granicy. Powinno to dotyczyć tylko wielkich lotnisk komunikacyjnych wojskowych. Obecnie latam modelami na łące oddalonej od lotniska aeroklubowego Masłów ok. 4 km. Pomędzy lotniskiem a moją łąką jest duża góra Klonówka o wys.473 m npm. Żaden „duży” samolot tu nie lata. Nie stwarzam żadnego zagrożenia a „po</p> | | <p>Uwaga nieuwzględniona Projektodawca nie może przewidywać procesu rozwoju każdego lotniska w rejestrze. Dlatego sprowadzenie tego ograniczenia do lotnisk obecnie uważanych za „wielkie” mogłoby w przyszłości zagrozić bezpieczeństwu wykonywania lotów. Ponadto, załącznik nie zakazuje wykonywania lotów w odległości mniejszej niż 5 km, tylko wymaga uzgodnienia z zarządzającym/właścicielem lotniska/ładowiska.</p> |

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|-----|--|--|---|--|---|
| 24. | dr inż. Grzegorz Chmaj UAVS Poland Sp. z o.o. Tel. 602-267-267 | | wprowadzeniu przepisów będą „przesiępcą”. Poniżej przedstawiam moje uwagi dotyczące: „projektu 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” Niniejszym oświadczam, iż przyjęty kierunek zmian wspomnianego wyżej rozporządzenia jest nie do zaakceptowania. Urząd Lotnictwa Cywilnego zaledwie kilka miesięcy temu opracował zmiany do Prawa Lotniczego w zakresie dopuszczenia wykonywania lotów przez bezałogowe statki powietrzne w polskiej przestrzeni powietrznej a teraz proponowane zmiany generalnie blokują wykonywanie komercyjnych lotów przez ten rodzaj statków powietrznych - zdjęcia fotogrametryczne, monitorowanie rurociągów gazowych, trakcji kolejowych, wsparcie działań służb mundurowych itp. Proponowane w projekcie zmiany skutecznie blokują biznes i rozwój naszej firmy. Co więcej | | Wystąpienie zostanie uwzględnione przy projekcie rozporządzenia z art. 126. |
|-----|--|--|---|--|---|

Tabela nr 7 - uwagi z konsultacji społecznych do załącznika 6 (bezzałogowe SP) projektu rozporządzenia z art. 33 ust. 2

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | <p>uniemożliwiają przyszłe wyposażenie służ mundurowych (Straż Pożarna, Straż Graniczna, Policja) w bezzałogowe statki powietrzne, gdyż tego typu uregulowania skutecznie zablokują możliwość wykonywania lotów gdzie indziej niż w tzw. „szczyrim polu”.</p> <p>W związku z powyższym uważam, iż przedstawiony projekt zmian w kontekście bezzałogowych statków powietrznych jest nie do przyjęcia.</p> | | |
|--|--|--|--|--|--|

