



Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy - Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statkówⁱ z dnia 26 marca 2013 r. (Dz.U. z 2013 r. poz. 440)
tj. z dnia 27 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 r. poz. 1993)
tj. z dnia 3 lipca 2019 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 1497)
(zm.)

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

§ 1

1. Rozporządzenie określa:

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

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

§ 2

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

1) statków powietrznych klasy urządzenia latające określonej w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz.U. z 2018 r. poz. 1568), zwanych dalej „urządzeniami latającymi”, z wyjątkiem samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców używanych w celach związanych z wykonywaniem przewozu lotniczego;

2) bezałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 150 kg używanych wyłącznie w celach rekreacyjnych lub sportowych;

3) bezałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 25 kg używanych w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe;

4) spadochronów ratowniczych.

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

3. Wyłącza się zastosowanie do:

1) statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, oraz lotni, parolotni, motoparolotni, motolotni i spadochronów przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 2, 4 i 5 ustawy w zakresie obowiązków związanych z wykonywaniem lotów w strefie identyfikacji obrony powietrznej (ADIZ - Air Defense Identification Zone), po poinformowaniu o lokalizacji i czasie lotów organu służby ruchu lotniczego (ATS - Air Traffic Services) odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot, lub komórki zarządzania przestrzenią powietrzną w instytucji (AMC Polska - Airspace Management Cell);

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



4. Wyłącza się z obowiązku uzyskania tymczasowego zezwolenia na lot, o którym mowa w art. 145a ust. 1 ustawy, statki powietrzne zarejestrowane w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, które posiadają, wydane w państwie rejestracji, ważne dokumenty potwierdzające zdatność do lotu inne niż świadectwo zdatności do lotu.
5. Wyłącza się zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż:
- 1) 150 kg, używanych w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS,
 - 2) 25 kg, używanych w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS
- przepisów art. 126 ust. 2-4 ustawy oraz przepisów wydanych na podstawie art. 121 ust. 6 i art. 126 ust. 5 ustawy, z uwzględnieniem przepisów określonych w załącznikach nr 6-6b do rozporządzenia.
6. Wyłącza się zastosowanie do spadochronów, w tym spadochronowych systemów ratowniczych, przepisów art. 123 ust. 2 ustawy.
7. Wyłącza się zastosowanie przepisów wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy do:
- 1) statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3;
 - 2) lotni, paralotni, motoparalotni i motolotni;
 - 3) urządzeń latających kategorii amatorskiej;
 - 4) spadochronów, w tym spadochronowych systemów ratowniczych;
 - 5) urządzeń latających innych niż wymienione w pkt 2-4 o masie startowej nie większej niż 300 kg.
8. Wyłącza się zastosowanie do urządzeń latających innych niż wymienione w ust. 7 pkt 2-5 przepisów wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy, chyba że przy użyciu tych urządzeń latających jest wykonywany przewóz lotniczy lub są świadczone usługi lotnicze (operacje lotnicze, w ramach których statek powietrzny jest wykorzystywany do wykonywania usług specjalnych w zakresie rolnictwa, budownictwa, fotografii, geodezji, prowadzenia obserwacji i patrolowania, operacji poszukiwawczo-ratowniczych, reklamy powietrznej lub podobnych). W przypadku wykonywania przewozu lotniczego lub świadczenia usług lotniczych załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz.U. poz. 2609) stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem przepisów określonych w załączniku nr 5 do rozporządzenia.
9. Wyłącza się zastosowanie przepisu art. 123 ust. 1d ustawy w zakresie dotyczącym powiadamiania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, do statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, oraz lotni, paralotni i motoparalotni, pod warunkiem że w pokazach lotniczych uczestniczą wyłącznie te statki powietrzne.
10. Wyłącza się zastosowanie przepisu art. 94 ust. 1 ustawy do bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 3:
- 1) na uwięzi nieposiadających napędu, z uwzględnieniem przepisów określonych w załączniku nr 6a do rozporządzenia;
 - 2) wykorzystywanych przez osoby biorące udział w zajęciach dydaktycznych lub wychowawczych prowadzonych:
 - a) w ramach systemu oświaty lub przy wsparciu organizacji, osób prawnych lub jednostek, o których mowa w art. 2 i art. 3 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. - Prawo oświatowe (Dz.U. z 2019 r. poz. 1148, 1078 i 1287),
 - b) przez uczelnie, o których mowa w ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. poz. 1668, z późn. zm.²⁾)- jeżeli loty wykonywane w ramach tych zajęć nie są lotami polegającymi na świadczeniu usług lotniczych i są wykonywane zgodnie z przepisami określonymi w załączniku nr 6 do rozporządzenia.
11. Wyłącza się zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej większej niż



25 kg i nie większej niż 150 kg, używanych w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, przepisu art. 53a ust. 2 pkt 1 ustawy.

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

1) art. 95 ust. 3 pkt 6, art. 96 ust. 1 pkt 7, art. 99 ust. 1 ustawy oraz pkt 1.3.1.5 i 1.3.1.6 załącznika nr 6 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz.U. z 2017 r. poz. 288);

2) art. 105 ust. 1 ustawy, z wyłączeniem osób wykonujących operacje na podstawie posiadanego uprawnienia instruktora INS; sprawność fizyczną i psychiczną operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, stwierdza się na podstawie złożonego przez tę osobę pisemnego oświadczenia, że stan zdrowia tej osoby pozwala na bezpieczne wykonywanie czynności lotniczych.

§ 3

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

1) dotyczącym uzgodnienia miejsca egzaminu odpowiednio z użytkownikiem statku powietrznego, zespołu urządzeń statku powietrznego, innego urządzenia treningowego lub stanowiska pracy, o których mowa w § 37 tego rozporządzenia,

2) § 38 ust. 1 pkt 2 i 3, § 40, § 43 i § 46 tego rozporządzenia

- do statków powietrznych, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 2 i 3, oraz lotni, paralołni, motoparalołni, motolołni i spadołronołw.

2. Egzaminowany, wykonujący skok spadołronowy lub lołt, posiada polisę potwierdzającą zawarcie ubezpieczenia OC włałciwego dla osółb eksploatułujących statki powietrzne, zgodnie z zasadami okrełszonymi w załęczniku nr 7 do rozporządzenia.

3. (*uchylony*)

4. (*uchylony*)

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

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

§ 4

1. Szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania statków powietrznych są okrełszone dla:

1) lołtni - w załęczniku nr 1 do rozporządzenia;

2) paralołtni - w załęczniku nr 2 do rozporządzenia;

3) motolołtni - w załęczniku nr 3 do rozporządzenia;

4) spadołronołw, w tym spadołronowych systemółw ratowniczych - w załęczniku nr 4 do rozporządzenia;

5) urządzeń latających innych niż wymienione w pkt 1-4 - w załęczniku nr 5 do rozporządzenia;

5a) urządzeń latających i statków powietrznych klasy spadołron ratowniczy okrełszonej w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych w zakresie zdatołności do lołtu - w załęczniku nr 5a do rozporządzenia;

6) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż:

a) 150 kg, używanych w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, albo

b) 2 kg, używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV



- w celach rekreacyjnych lub sportowych - w załączniku nr 6 do rozporządzenia;

7) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż:

a) 150 kg, używanych w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, albo

b) 2 kg, używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV

- w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe - w załączniku nr 6a do rozporządzenia;

8) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 25 kg, używanych w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS, z wyłączeniem bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 2 kg, używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV - w załączniku nr 6b do rozporządzenia.

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

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

4. (*uchylony*)

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

§ 5

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

1) urządzeń latających oznaczonych znakami rozpoznawczymi przydzielonymi ich producentom lub podmiotom dokonującym oceny ich zdatości do lotu na czas tej oceny;

2) spadochronów, w tym spadochronowych systemów ratowniczych;

3) lotni;

4) paralotni i motoparalotni;

5) bezzałogowych statków powietrznych realizujących loty na potrzeby działań służb specjalnych, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. z 2018 r. poz. 2387, 2245 i 2399 oraz z 2019 r. poz. 53, 125 i 1091).

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

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

4. Wykreślenie urządzenia latającego oraz bezzałogowego statku powietrzego z ewidencji statków powietrznych następuje:

1) z urzędu - w przypadku zniszczenia urządzenia latającego albo bezzałogowego statku powietrzego lub stałej utraty zdolności do wykonywania lotów przez to urządzenie albo ten bezzałogowy statek powietrzny;

2) na wniosek właściciela urządzenia latającego oraz bezzałogowego statku powietrzego.



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

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

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

§ 6

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

1) pozwalają na to ich właściwości techniczne z uwzględnieniem wymagań dotyczących wymiarów terenów;

2) szczegółowe wymagania techniczno-eksploatacyjne, podane w ich instrukcjach użytkowania w locie, nie stanowią inaczej.

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

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

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

§ 8

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

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

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

§ 9 Rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia.



Kancelaria **Brighton&Wood** oraz **ELYSIUM** - nowoczesna księgowość, kadry i płace stworzyły dla branży lotniczej system skutecznej obsługi prawnej, księgowej oraz w zakresie optymalizacji kosztów. Obsługa odbywa się w biurach w Warszawie, Krakowie, Opolu oraz na Lotnisku Radzieje (ICAO: EPRD), a także w siedzibach klientów w całej Polsce. Nasi prawnicy i konsultanci dolatują na narady samolotami. Naszych klientów zapraszamy też na nasze pięć lądowisk!

Nasi klienci najbardziej cenią następujące usługi dedykowane dla branży lotniczej:

- Rejestracja lądowisk i lotnisk – opracowywanie kompleksowej dokumentacji, także kartograficznej, reprezentowanie przed samorządem terytorialnym, PAŻP i ULC. Pełna asysta prawna i administracyjna oraz logistyczna; doradztwo w zakresie utrzymania lądowisk w należytej kondycji, w zakresie sprzętu, hangarów etc. Analiza rentowności i wykonalności procesu inwestycyjnego.
- Optymalizacja kosztów związanych z działalnością lotniczą
- Stała obsługa prawna, księgowa oraz kadrowo-płacowa firm z branży lotniczej
- Obsługa w postępowaniach kontrolnych ZUS, Administracja Celno-Skarbowa, PIP, ULC, instytucje zagraniczne etc.
- Tworzenie dokumentów operacyjnych dla branży lotniczej
- Dochodzenie należności od kontrahentów polskich i zagranicznych
- Tworzenie dokumentów handlowych i korporacyjnych dla branży lotniczej
- Tworzenie business-planów dla branży lotniczej
- Dyskusje i spory sądowe z ubezpieczycielami w kontekście zdarzeń i wypadków lotniczych
- Współpracujący z nami prawnicy procesowi (radcowie prawni i adwokaci) reprezentują osoby i instytucje w sporach cywilnych i administracyjnych (skarbowych) oraz w sprawach karnych

Obsługa w języku polskim, angielskim, niemieckim i francuskim w biurach w Warszawie, Krakowie, Opolu oraz na lotnisku, Radzieje (ICAO: EPRD).

Kontakt: www.aircamp.pl/AviationLaw

