Warszawa, 2014.05. 06

RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Piotr Ołowski

ULC-LEP-1/025-0045/01/13

Pan
Władysław Jarochowski
[redacted]

000000658334

Szanowny Panie,

W odpowiedzi na Pana zapytanie z dnia 4 października 2013 r. dotyczące problemów z dopuszczeniem do lotów modeli latających o maksymalnej masie startowej (MTOM) większej niż 25 kg w celach innych niż komercyjne uprzejmie przedstawiam następujące stanowisko.

Zgodnie z art. 53a ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.) statkiem powietrznym kategorii specjalnej jest statek powietrzny, o którym mowa w załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE[1)], z wyłączeniem:

1) statków powietrznych, do których nie mają zastosowania niektóre przepisy ustawy, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2[2)];
2) statków powietrznych posiadających ważny certyfikat typu wydany lub uznany przez Prezesa Urzędu, zgodnie z Załącznikiem 8 do Konwencji[3)].

Z powyższej definicji wynika, że do bezzałogowych statków powietrznych kategorii specjalnej zalicza się te, o których mowa w lit. i załącznika II do rozporządzenia nr 216/2008/WE, czyli bezpilotowe statki powietrzne o masie operacyjnej nieprzekraczającej 150 kg.

Krajowy system prawa lotniczego wyłącza spod zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze modele latające oraz bezzałogowe statki powietrzne o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 25 kg, z tym że z konstrukcji przepisu np. § 2 ust. 1 pkt 1 lit. d i f oraz ust. 5, czy § 4 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia z art. 33 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze wynika, iż ograniczenie wagowe w zakresie MTOM dotyczy jedynie bezzałogowych statków powietrznych i nie ma zastosowania do modeli latających.

Ponadto uprzejmie informuję, że rozporządzenie z art. 33 ustawy – Prawo lotnicze wyłącza spod zastosowania niektórych przepisów ustawy bezzałogowe statki powietrzne o MTOM nie większej niż 25 kg (§ 2 ust. 1 pkt 1 lit. f rozporządzenia z art. 33 ust. 2 ustawy), natomiast nie wyłącza (w § 2 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z art. 33 ust. 2 ustawy) statków powietrznych, o których mowa w lit. i załącznika II do rozporządzenia nr 216/2008/WE, czyli bezpilotowych statków powietrznych o masie operacyjnej nieprzekraczającej 150 kg, jednocześnie kwalifikując je, zgodnie z art. 53a ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze do statków powietrznych kategorii specjalnej.

Biorąc powyższe pod uwagę uprzejmie informuję, iż w przypadku modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych o MTOM nie większej niż 25 kg rozporządzenie z art. 33 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze wyłącza zastosowanie następujących przepisów tej ustawy:

1) art. 31 i art. 32 – nie trzeba rejestrować modeli, oznaczać ich znakami rozpoznawczymi oraz posiadać dokumentów potwierdzających zdatność do lotów;

[1)] Rozporządzenie 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 19.3.2008, str. 1).

[2)] Z tej podstawy prawnej zostało wydane rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy - Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2013 r. poz. 440).

[3)] Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm).

2) art. 45, art. 46 ust. 2, art. 48 i 49, art. 52 i 53, art. 53c oraz art. 160 ust. 3 pkt 6 – nie trzeba posiadać ważnego świadectwa zdatności do lotów, zdatności ich silników, śmigieł, części i akcesoriów w toku ich projektowania, produkcji i eksploatacji, prowadzić budowy pod nadzorem, nie dotyczą tych statków powietrznych wymagania w zakresie ochrony środowiska przez hałasem i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza, nie jest wymagane posiadanie certyfikatu w zakresie projektowania, produkcji i obsługi technicznej oraz zarządzania ciągłą zdatnością do lotu;
3) art. 119 ustawy – nie dotyczą tych statków powietrznych zakazy oraz ograniczenia w ruchu lotniczym w zakresie, o którym mowa w tej regulacji;
4) art. 121 ust. 6 pkt 1– nie dotyczą tych statków powietrznych (jeżeli są używane wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku) przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2008 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 37, poz. 203, z późn. zm.), które wdrażają do prawa krajowego normy zawarte w Załączniku 2 do Konwencji;
5) art. 126 ust. 2-5 – do tych statków powietrznych nie jest wymagane (jeżeli są używane wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku) posiadanie urządzeń umożliwiających lot, nawigację i łączność takich jak wymagane do lotów z widocznością (VFR) lub według wskazań przyrządów (IFR), nie są wymagane plany lotów oraz loty w strefach wydzielonych;
6) art. 159 ust. 1 – do tych statków powietrznych nie stosuje się przepisów rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa i eksploatacji statków powietrznych;
7) art. 123 ust. 1d – jeżeli w pokazach lotniczych uczestniczą jedynie modele latające, to organizatorzy pokazów nie mają obowiązku ubiegania się o uzyskanie zgody Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego kiedy liczba udostępnionych miejsc dla publiczności wynosi mniej niż 1000. Organizator takich pokazów jest jedynie obowiązany poinformować Prezesa ULC o zamiarze organizacji na co najmniej 14 dni przed planowanych terminem tego pokazu wraz z podaniem programu.

Natomiast szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych o MTOM nie większej niż 25 kg, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku są określone w załączniku 6 do rozporządzenia z art. 33 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze. W tym załączniku uregulowane są takie kwestie jak odpowiedzialność operatora oraz zasady wykonywania lotów.

Jak zaznaczyłem wcześniej bezzałogowe statki powietrzne kategorii specjalnej, a więc te w przedziale wagowym 25-150 kg, nie są wyłączone spod niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze, w związku z tym podlegają pod reżim przepisów ustawy, w szczególności art. 45, art. 53a oraz art. 53c ust. 1. Na podstawie tego ostatniego wydane zostało rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. z 2013 r. poz. 524), w którym są określone:

1) rodzaje statków powietrznych kategorii specjalnej;
2) sposób postępowania przy wydawaniu odnawianiu ważności oraz zawieszaniu i cofaniu pozwoleń na wykonywanie lotów statków powietrznych kategorii specjalnej;
3) sposób i warunki prowadzenia budowy, odbudowy lub modyfikacji statków powietrznych kategorii specjalnej;
4) sposób prowadzenia inspekcji statków powietrznych kategorii specjalnej;
5) zakres obsługi statków powietrznych kategorii specjalnej;
6) sposób postępowania przy certyfikowaniu podmiotów projektujących, produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej;
7) sposób prowadzenia ewidencji podmiotów projektujących, produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej.

W ww. akcie wykonawczym proponuję zwrócić szczególną uwagę na § 15, który stanowi, że pozwolenie na wykonywanie lotów dla bezzałogowych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej większej niż 25 kg może być wydane po dokonaniu oceny zdatności do lotu statku powietrznego przeprowadzonej na podstawie wymagań technicznych obowiązujących w państwie członkowskim Unii Europejskiej lub wymagań technicznych i programu prób uzgodnionych z Prezesem ULC.

Biorąc powyższe pod uwagę uprzejmie informuję, iż wymagania w zakresie dopuszczenia do lotu bezzałogowych statków powietrznych kategorii specjalnej (mam tu na myśli bezpilotowe statki powietrzne o masie operacyjnej pomiędzy 25 - 150 kg, są o wiele bardziej zaostrzone niż w stosunku

do modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych o MTOM nie większej niż 25 kg.

Ponadto uprzejmie zwracam uwagę, że Prezes ULC nie jest uprawniony do wydawania wiążących interpretacji przepisów prawa krajowego, poza tymi, które mieszczą się w zakresie art. 10 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2013 r. poz. 672, z późn. zm.).

Z poważaniem,

z zastępstwie PREZESA
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Statków Lotniczych

Maciej Kozłowski