

Dziennik Urzędowy Szwedzkiej Agencji Transportu



Przepisy Szwedzkiej Agencji Transportu dotyczące paralotniarstwa i lotniarstwa;

przyjęto w dniu 9 kwietnia 2026 r.

Na podstawie rozdziału 1 §§ 6 i 25, rozdziału 2 § 7, rozdziału 4 §§ 4 i 5 i rozdziału 5 § 3 rozporządzenia (2010:770) w sprawie lotnictwa Szwedzka Agencja Transportu określa,¹ co następuje.

Zakres

§ 1 Niniejsze przepisy stosuje się do lotów paralotniami i lotniami z napędem lub bez napędu w Szwecji. Przepisy mają również zastosowanie do lotów zagranicznych, chyba że jest to sprzeczne z ustawodawstwem innego kraju. Niniejsze przepisy stosuje się również do szkoleń i egzaminów, a także do wydawania licencji na prowadzenie takiej działalności w Szwecji.

Definicje

§ 2 Do celów niniejszych przepisów stosuje się następujące definicje:

TSFS 2026:48

Opublikowano w dniu 17 kwietnia 2026 r.

LOTNICTWO

Seria OPS

¹ Patrz dyrektywa (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego.

| | |
|------------------------------|--|
| <i>paralotnia</i> | oznacza statek powietrzny z napędem lub bez napędu, który jest cięższy od powietrza, można na nim startować i lądować pieszo lub za pomocą gondoli wyposażonej w odpowiednie urządzenie i który składa się z następujących elementów: <ol style="list-style-type: none"> 1. skrzydła wykonanego z tkaniny lub podobnego materiału, które nie posiada stałej konstrukcji ramowej ani usztywnień, 2. linek, 3. sterówek oraz 4. uprzęży; |
| <i>sucha masa operacyjna</i> | oznacza masę całej <i>lotni</i> , z wyłączeniem paliwa, pilota i pasażerów; |

TSFS 2026:48

| | |
|---|---|
| <i>lotnia</i> | oznacza statek powietrzny, który w swojej podstawowej konstrukcji jest przystosowany do startowania i lądowania na nogach lub kołach, a jego maksymalna <i>sucha masa operacyjna</i> wynosi 70 kg, a maksymalna prędkość – 150 km/h; |
| <i>motolotnia</i> | oznacza <i>lotnię</i> z silnikiem napędowym i maksymalną <i>suchą masą operacyjną</i> wynoszącą 150 kg; |
| <i>przestrzeń powietrzna kontrolowana</i> | oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w obrębie której zapewniona jest służba kontroli ruchu lotniczego zgodnie z klasyfikacją przestrzeni powietrznej; |
| <i>licencja</i> | oznacza dokument potwierdzający, że jego posiadacz spełnia wymagania teoretyczne i praktyczne określone przez Szwedzką Agencję Transportu zgodnie z niniejszymi przepisami; |
| <i>przepisy wykonywania lotu z widocznością (VFR)</i> | (Visual Flight Rules) oznaczają przepisy i procedury, których można przestrzegać, jeżeli warunki pogodowe są wystarczająco dobre, aby pilot statku powietrznego był w stanie wzrokowo monitorować orientację statku powietrznego, nawigować i utrzymywać odstęp od przeszkód, terenu i innych statków powietrznych. |

Wzajemne uznawanie

§ 3 Przyjmuje się, że towary, które są legalnie wprowadzane do obrotu w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub w Turcji, lub które

pochodzą i są legalnie wprowadzane do obrotu w państwie EFTA będącym stroną traktatu EOG, są zgodne z tymi przepisami. Stosowanie niniejszych przepisów jest objęte rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/515 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie wzajemnego uznawania towarów zgodnie z prawem wprowadzonych do obrotu w innym państwie członkowskim oraz uchylającym rozporządzenie (WE) nr 764/2008.

Szkolenie i licencja

§ 4 Instruktorzy i piloci muszą posiadać licencję potwierdzającą, że instruktor lub pilot spełnia wymagania teoretyczne i praktyczne określone w załącznikach 1–4.

§ 5 Licencje lub równoważne dokumenty wydane przez zagraniczny organ lub uprawnioną organizację są również ważne w Szwecji. Warunkiem jest, aby szkolenie i umiejętności zostały uznane za równoważne z tymi wymaganymi do uzyskania szwedzkiej licencji.

W przypadku osoby na stałe mieszkającej w Szwecji te zagraniczne dokumenty są ważne maksymalnie przez 12 miesięcy. Następnie powinny być one wymienione na szwedzką licencję.

2

Obowiązki pilota dowódcy

§ 6 Pilot dowódca nie może rozpocząć lotu, dopóki nie upewni się, że paralotnia lub lotnia jest prawidłowo przygotowana i utrzymana zgodnie z instrukcjami producenta.

§ 7 Pilot dowódca jest odpowiedzialny za bezpieczną obsługę paralotni lub lotni przed lotem, w jego trakcie i po jego zakończeniu. Pilot dowódca jest również odpowiedzialny za bezpieczeństwo każdego pasażera.

§ 8 Jeżeli na paralotni lub lotni znajduje się więcej niż jedna osoba, przed startem powinno być jasne, kto jest pilotem dowódcą podczas lotu.

§ 9 Przed lotem pilot dowódca zapewni, że planowany lot będzie mógł zostać bezpiecznie wykonany, biorąc pod uwagę doświadczenie w lataniu, osiągi paralotni lub lotni, panujące warunki meteorologiczne, przeszkody, warunki przestrzeni powietrznej i inny ruch lotniczy.

§ 10 W przypadku lotów w strefie obowiązkowej łączności radiowej, w której wymagana jest łączność ze służbami ruchu lotniczego i transponderem,

na pokładzie musi znajdować się sprzęt umożliwiający spełnienie tych wymagań.

Pilot paralołni lub lotni, który prosi o zezwolenie na kontynuowanie lotu lub w inny sposób komunikuje się z służbami ruchu lotniczego, powinien używać znaku wywoławczego składającego się ze słowa „flygskärm” (paralotnia) lub „hängglidare” (lotnia) i czterech ostatnich cyfr numeru licencji pilota dowódcy.

Przepisy ruchu lotniczego

§ 11 Loty mogą odbywać się wyłącznie w ciągu dnia i zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością (VFR). Właściwe przepisy dotyczące lotów z widocznością są określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającym rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010.

Pilot dowódca musi mieć wyraźny widok na ziemię lub wodę podczas lotu.

§ 12 W odniesieniu do lotów nad gęsto zaludnionym obszarem lub nad zgromadzeniem osób pod gołym niebem stosuje się przepisy dotyczące minimalnej wysokości bezwzględnej lotu określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012.

Pilot dowódca może latać poniżej minimalnej wysokości bezwzględnej lotu określonej w rozporządzeniu w przypadkach opisanych w pkt 1–3.

1. W przypadku lotów paralołnią lub lotnią z napędem minimalna wysokość lotu może zostać zmniejszona do wysokości 50 metrów nad ziemią, z wyjątkiem specjalnie wyznaczonych obszarów, w których dozwolony jest lot na niższej wysokości. W przypadku lotów na wysokości poniżej 50 metrów nad ziemią wymagane jest pisemne zezwolenie

TSFS 2026:48

właściciela lub użytkownika gruntu, a także zgoda osób, które mogą być w inny sposób dotknięte skutkami lotu.

2. W przypadku lotów paralołnią lub lotnią bez napędu minimalna wysokość bezwzględna lotu może zostać zmniejszona bez ograniczeń.

3. Podczas startu i lądowania.

§ 13 Paralołtnia lub lotnia nie powinna być używana w sposób niedbały lub lekkomyślny, przez co mogłaby stanowić zagrożenie dla życia lub mienia

innych osób albo wywoływać strach u ludzi lub zwierząt lub zakłócać ich spokój.

§ 14 W przypadku lotów o świcie lub zmierzchu paralotnia lub lotnia powinna być wyposażona w czerwone lub białe światła błyskowe, które są tak ogólnokierunkowe, jak to możliwe.

§ 15 Latanie paralotnią lub lotnią z napędem nad wodą może odbywać się tylko w taki sposób, aby w przypadku awarii silnika możliwe było lądowanie na lądzie lub na lodzie nośnym.

Wymagania techniczne

§ 16 Wyposażenie lotnicze paralotni lub lotni powinno być zatwierdzone przez Szwedzką Agencję Transportu lub przez organizację, której Szwedzka Agencja Transportu przekazała zadania i uprawnienia w zakresie nadzoru nad operacjami lotniczymi przy użyciu paralotni lub lotni.

Rejestr i oznakowanie identyfikacyjne

§ 17 W odniesieniu do paralotni i lotni z napędem organizacje, którym Szwedzka Agencja Transportu przekazała zadania i uprawnienia w zakresie nadzoru nad takimi operacjami lotniczymi, prowadzą aktualny rejestr zawierający informacje o właścicielu, marce, modelu i numerze seryjnym.

Wyjątki

§ 18 Szwedzka Agencja Transportu może wyrazić zgodę na wyjątki od niniejszych przepisów.

-
1. Niniejsze przepisy wchodzi w życie z dniem 4 maja 2026 r.
 2. Niniejsze przepisy uchylają:
 - a) przepisy Szwedzkiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego dotyczące lotów paralotniami (LFS 2007:44) oraz
 - b) przepisy Szwedzkiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego dotyczące lotów lotniami (LFS 2007:60).

JONAS BJELFVENSTAM

Magnus Axelsson
(Departament Lotnictwa Cywilnego i Żeglugi Morskiej)

Wydawca: Kristina Nilsson, Szwedzka Agencja Transportu, Norrköping ISSN 2000-1975

Licencja

Załącznik 1

Załącznik 1. instruktorów latania paralotniami i lotniami bez napędu

Paralotnie bez napędu – warunki rozpoczęcia szkolenia dla instruktorów

Wnioskodawca powinien

1. posiadać ważną, nieograniczoną licencję paralotniarską od co najmniej 12 miesięcy,
2. odbyć co najmniej 500 lotów,
3. odbyć co najmniej 150 godzin lotu,
4. spełniać wymogi dopuszczenia określone w zatwierdzonych programach szkoleniowych oraz
5. nadawać się do pełnienia funkcji instruktora i posiadać umiejętności nauczania.

Lotnie bez napędu – warunki rozpoczęcia szkolenia dla instruktorów

Wnioskodawca powinien

1. posiadać ważną licencję i zezwolenie na latanie lotniami od co najmniej 12 miesięcy,
2. odbyć co najmniej 100 godzin lotu,
3. spełniać wymogi dopuszczenia określone w zatwierdzonych programach szkoleniowych oraz
3. nadawać się do pełnienia funkcji instruktora i posiadać umiejętności nauczania.

Warunki otrzymania licencji

Wnioskodawca powinien

1. mieć ukończone 18 lat,
2. mieć ukończony kurs szkoleniowy, zatwierdzony przez Szwedzką Agencję Transportu, w celu uzyskania uprawnień instruktora latania paralotniami bez napędu lub lotniami bez napędu,
3. uczyć wcześniej co najmniej czterech uczniów jako asystent instruktora oraz
4. zdać egzamin teoretyczny i praktyczny przed egzaminatorem lub instruktorem wyznaczonym przez Szwedzką Agencję Transportu.

Licencja

Załącznik 2

Załącznik 2. pilotów paralotni lub lotni bez napędu

Warunki rozpoczęcia szkolenia

Wnioskodawca musi:

1. mieć ukończone 15 lat oraz
2. nadawać się pod względem fizycznym.

Warunki otrzymania licencji

Wnioskodawca powinien

1. mieć ukończone 16 lat,
2. mieć ukończone szkolenie zatwierdzone przez Szwedzką Agencję Transportu oraz
3. zdać egzamin teoretyczny i praktyczny przed egzaminatorem lub instruktorem wyznaczonym przez Szwedzką Agencję Transportu.

Warunki zachowania ważności licencji

Aby licencja zachowała ważność, w ciągu ostatnich 12 miesięcy należało wykonać co najmniej 10 startów i lądowań. W przeciwnym razie posiadacz licencji musi przystąpić do nowego egzaminu praktycznego i zdać go.

Jeżeli licencja jest nieważna od ponad 36 miesięcy, jej posiadacz musi również zdać nowy egzamin teoretyczny.

Licencja

Załącznik 3

Załącznik 3. Instruktorów latania paralotniami i lotniami z napędem

Paralotnia z napędem

Warunki rozpoczęcia kursu szkoleniowego dla instruktorów

Wnioskodawca powinien

1. posiadać ważną licencję paralotniarską dla paralotni z napędem od co najmniej 24 miesięcy,
2. odbyć co najmniej 200 godzin lotu paralotnią z napędem,
3. posiadać dobrą znajomość planowania lotów,
4. spełniać wymogi dopuszczenia określone w zatwierdzonych programach szkoleniowych oraz
5. nadawać się do pełnienia funkcji instruktora i posiadać umiejętności nauczania.

Warunki otrzymania licencji

Wnioskodawca powinien

1. mieć ukończone 19 lat,
2. mieć ukończony kurs szkoleniowy, zatwierdzony przez Szwedzką Agencję Transportu, w celu uzyskania uprawnień instruktora latania paralotniami z napędem,
3. wziąć udział w uczeniu jako pomocnik instruktora podczas kursu szkoleniowego latania paralotniami z napędem oraz
4. zdać egzamin teoretyczny i praktyczny przed egzaminatorem wyznaczonym przez Szwedzką Agencję Transportu.

Lotnia z napędem

Warunki rozpoczęcia kursu szkoleniowego dla instruktorów

Wnioskodawca powinien

1. posiadać ważną licencję na motolotnie lub na latanie ultralekkimi statkami powietrznymi od co najmniej 24 miesięcy,
2. odbyć co najmniej 50 godzin lotu motolotnią lub ultralekkimi statkami powietrznymi,
3. posiadać dobrą znajomość planowania lotów,
4. spełniać wymogi dopuszczenia określone w instrukcji operacyjnej oraz
5. nadawać się do pełnienia funkcji instruktora i posiadać umiejętności nauczania.

Warunki otrzymania licencji

Wnioskodawca powinien

1. mieć ukończone 20 lat,
2. mieć ukończony kurs szkoleniowy, zatwierdzony przez

Szwedzką Agencję Transportu, w celu uzyskania uprawnień instruktora latania motolotniami.

TSFS 2026:48

Załącznik 3

3. mieć ukończony kurs jako asystent instruktora w zakresie latania motolotniami oraz
4. zdać egzamin teoretyczny i praktyczny przed instruktorem wyznaczonym przez Szwedzką Agencję Transportu.

Licencja

12

Załącznik nr 4

Załącznik 4. pilotów paralotni i lotni z napędem

Paralotnia z napędem

Warunki rozpoczęcia szkolenia

Wnioskodawca musi:

1. mieć ukończone 15 lat oraz
2. nadawać się pod względem fizycznym.

Warunki otrzymania licencji

Wnioskodawca powinien

1. mieć ukończone 16 lat,
2. mieć ukończone szkolenie w zakresie latania paralotniami z napędem oraz
3. zdać egzamin teoretyczny i praktyczny przed egzaminatorem wyznaczonym przez Szwedzką Agencję Transportu.

Lotnia z napędem

Warunki rozpoczęcia szkolenia

Wnioskodawca powinien

1. mieć ukończone 18 lat oraz
2. nadawać się pod względem fizycznym.

Warunki otrzymania licencji

Wnioskodawca powinien

1. mieć ukończone 18 lat,
2. mieć ukończone szkolenie w zakresie latania motolotniami oraz
4. zdać egzamin teoretyczny i praktyczny przed instruktorem wyznaczonym przez Szwedzką Agencję Transportu.

Warunki zachowania ważności licencji

Aby licencja zachowała ważność, w ciągu ostatnich 12 miesięcy należało wykonać co najmniej 10 startów i lądowań. W przeciwnym razie posiadacz licencji musi przystąpić do nowego egzaminu praktycznego i zdać go.

Jeżeli licencja jest nieważna od ponad 36 miesięcy, jej posiadacz musi również zdać nowy egzamin teoretyczny.