

Warszawa, dnia 30 maja 2018 r.

Poz. 1041

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 26 kwietnia 2018 r.

**zmieniające rozporządzenie 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 2017 r. poz. 959 i 1089 oraz z 2018 r. poz. 138 i 650) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu 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 2016 r. poz. 1993) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 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. poz. 1032 oraz z 2018 r. poz. 1040), zwanych dalej „urządzeniami latającymi”, z wyjątkiem samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców używanych w celach związanych z wykonywaniem przewozu lotniczego;
- 2) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 150 kg używanych wyłącznie w celach rekreacyjnych lub sportowych;
- 3) bezzałogowych 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);

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

- 2) statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy, z uwzględnieniem przepisów określonych w załącznikach nr 6 i 6a 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 zdolność do lotu inne niż świadectwo zdolności do lotu.

5. Wyłącza się zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 150 kg, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, przepisów art. 126 ust. 2–5 ustawy, z uwzględnieniem przepisów określonych w załącznikach nr 6 i 6a 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, paralogni, motoparalogni 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, paralogni i motoparalogni, 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 uczelnie w celu prowadzenia zajęć dydaktycznych, jeżeli loty realizowane 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.”;

2) w § 3:

a) w ust. 1 część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– do statków powietrznych, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 2 i 3, oraz lotni, paralogni, motoparalogni, motolotni i spadochronów.”,

b) uchyla się ust. 3 i 4;

3) w § 4:

a) w ust. 1:

– pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4) spadochronów, w tym spadochronowych systemów ratowniczych – w załączniku nr 4 do rozporządzenia;

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

– po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) urządzeń latających i statków powietrznych klasy spadochron ratowniczy określonej w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych w zakresie zdatności do lotu – w załączniku nr 5a do rozporządzenia.”

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„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.”

c) uchyla się ust. 4,

d) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„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.”

4) § 5 otrzymuje brzmienie:

„§ 5. 1. Urządzenia latające 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 zdatności do lotu na czas tej oceny;
- 2) spadochronów, w tym spadochronowych systemów ratowniczych;
- 3) lotni;
- 4) paralołni i motoparalołni.

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 wpisanego do ewidencji statków powietrznych zgłasza zmiany danych wpisywanych do ewidencji w terminie 14 dni od dnia powstania tych zmian.

4. Wykreślenie urządzenia latającego z ewidencji statków powietrznych następuje:

- 1) z urzędu – w przypadku zniszczenia urządzenia latającego lub stałej utraty zdolności do wykonywania lotów;
- 2) na wniosek właściciela urządzenia latającego.

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

6. Takimi samymi znakami rozpoznawczymi przydzielonymi na potrzeby oceny zdatności 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.”

- 5) w załączniku nr 1 do rozporządzenia:
- a) w rozdziale 1 pkt 1.1 otrzymuje brzmienie:
„1.1. Przepisy załącznika stosuje się do lotni.”,
 - b) w rozdziale 2 w pkt 2:
 - uchyla się ppkt 2, 4 i 6,
 - ppkt 8 otrzymuje brzmienie:
„8) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji lub licencji pilota.”,
 - uchyla się ppkt 9–12,
 - c) w rozdziale 4 w pkt 4.1 ppkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) zapewnia, że w przypadku lotów ucznia-pilota oraz lotów z pasażerem będą używane wyłącznie lotnie spełniające warunki i wymagania określone w załączniku nr 5a do rozporządzenia;”,
 - d) uchyla się rozdziały 7 i 8;
- 6) w załączniku nr 2 do rozporządzenia:
- a) w rozdziale 1 pkt 1.1 otrzymuje brzmienie:
„1.1. Przepisy załącznika stosuje się do paralołtni, motoparalołtni i paraplenu, zwanych dalej „paralołtnią”.”,
 - b) w rozdziale 2 w pkt 2:
 - uchyla się ppkt 1,
 - ppkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) motoparalołtnia – paralołtnię wyposażoną w napęd oraz podwozie, na której nie jest możliwy start pieszy;”,
 - ppkt 4 otrzymuje brzmienie:
„4) paraplan – motoparalołtnię o masie startowej większej niż 300 kg;”,
 - uchyla się ppkt 5 i 7,
 - ppkt 9 otrzymuje brzmienie:
„9) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji lub licencji pilota.”,
 - uchyla się ppkt 10–16,
 - c) w rozdziale 4 w pkt 4.1 ppkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) zapewnia, że w przypadku lotów ucznia-pilota oraz lotów z pasażerem będą używane wyłącznie paralołtnie spełniające warunki i wymagania określone w załączniku nr 5a do rozporządzenia;”,
 - d) w rozdziale 5 w pkt 5.7.3 ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) na paralołtniach spełniających warunki i wymagania określone w załączniku nr 5a do rozporządzenia;”,
 - e) uchyla się rozdziały 7 i 8;
- 7) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:
- a) w rozdziale 1 w pkt 1.1 w ppkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się ppkt 7 w brzmieniu:
„7) 600 kg – dla motolołtni kategorii amatorskiej lub eksperymentalnej.”,
 - b) w rozdziale 2 w pkt 2.1:
 - uchyla się ppkt 1, 3 i 6–8,
 - ppkt 9 otrzymuje brzmienie:
„9) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji lub licencji pilota;”,
 - uchyla się ppkt 11–14 i 16,
 - c) w rozdziale 3 w pkt 3.2 ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) stosuje się do zaleceń producenta, jeżeli zostały opublikowane;”,

- d) w rozdziale 5 w pkt 5.4:
 - ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) pilot zapoznał się z zaleceniami producenta, jeżeli zostały opublikowane;”
 - ppkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:
 - „4) został dokonany przegląd podstawowy;
 - 5) pilot motolotni, osobiście i bezpośrednio przed zajęciem miejsca w motolotni, a w lotach szkolnych uczeń-pilot pod nadzorem instruktora motolotniowego, wykonał przegląd przedlotowy.”
 - e) w rozdziale 6:
 - w pkt 6.2 ppkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) wykonuje dalszy lot z prędkością ekonomiczną;”
 - pkt 6.4 otrzymuje brzmienie:
 - „6.4. W przypadku niebezpieczeństwa w locie pilot motolotni postępuje zgodnie z zaleceniami producenta motolotni oraz zaleceniami producenta spadochronu, w tym spadochronowego systemu ratowniczego, jeżeli motolotnia taki spadochron posiada.”
 - f) w rozdziale 7:
 - pkt 7.2 otrzymuje brzmienie:
 - „7.2. W przypadku załogi wieloosobowej odpowiedzialność ponosi dowódca motolotni, z zastrzeżeniem pkt 7.4.”
 - pkt 7.4 otrzymuje brzmienie:
 - „7.4. Przed lotem w składzie wieloosobowym 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 – informacjami dotyczącymi podziału czynności, w tym oceny stanu technicznego i przygotowania motolotni do lotu.”
 - g) uchyla się rozdziały 8–12;
- 8) w załączniku nr 4 do rozporządzenia:
- a) w rozdziale 1:
 - pkt 1.1 otrzymuje brzmienie:
 - „1.1. Przepisy załącznika stosuje się do spadochronów osobowych, spadochronów towarowych oraz spadochronowych systemów ratowniczych, zwanych dalej „spadochronami”.”
 - uchyla się pkt 1.1.1,
 - b) w rozdziale 2 w pkt 2.1:
 - uchyla się ppkt 5, 8, 12, 15–19 i 21,
 - w pkt 21 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się ppkt 22 w brzmieniu:
 - „22) podmiot nadzorujący – Prezesa Urzędu albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy.”
 - c) w rozdziale 3:
 - pkt 3.1 otrzymuje brzmienie:
 - „3.1. Spadochrony eksploatuje się na zasadach określonych w załączniku, w regulaminie opracowanym przez organizatora oraz zaleceniach producenta, jeżeli zostały opublikowane.”
 - pkt 3.2 i 3.2.1 otrzymują brzmienie:
 - „3.2. W regulaminie uwzględnia się wytyczne opracowane przez podmiot nadzorujący zgodnie z najnowszą wiedzą związaną z eksploatacją spadochronów oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi.
 - 3.2.1. Warunkiem wykonywania skoków spadochronowych jest uwzględnienie w regulaminie wytycznych podmiotu nadzorującego, o których mowa w pkt 3.2.”

- d) w rozdziale 4:
- w pkt 4.1:
 - w ppkt 7 lit. 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) wydawania, obsługi i kontroli spadochronu ze szczególnym uwzględnieniem spadochronu przeznaczonego dla pasażera i ucznia-skoczek – w przypadku udostępniania spadochronów przez organizatora,”
 - ppkt 8 otrzymuje brzmienie:
 - „8) podczas skoków ucznia-skoczek lub udostępniania przez organizatora spadochronów w celu wykonania skoku używanie tylko spadochronów ułożonych przez uprawnione osoby;”
 - ppkt 13 otrzymuje brzmienie:
 - „13) podczas oceny zdatności do lotu i zrzutów na potrzeby innego podmiotu ustalenie organizatora tych skoków lub zrzutów oraz pisemne określenie zakresu odpowiedzialności podmiotów oraz osób biorących udział w skokach lub zrzutach i ich organizacji; brak pisemnego określenia zakresu odpowiedzialności wskazuje jako organizatora tych skoków lub zrzutów osoby fizyczne dokonujące zrzutów lub wykonujące skoki;”
 - pkt 4.4.7 otrzymuje brzmienie:
 - „4.4.7. Organizator przechowuje listę załadowczą do czasu uzyskania pozytywnej oceny z kontroli przeprowadzonej w tym zakresie przez podmiot nadzorujący, jednak nie dłużej niż 3 lata od dnia wykonania skoku lub zrzutu.”
 - tytuł pkt 5 otrzymuje brzmienie:
 - „**5. Dokumenty skoczka i spadochronu**”
- e) w rozdziale 6:
- pkt 6.1.4 i 6.1.5 otrzymują brzmienie:
 - „6.1.4. Skoczek spadochronowy zapewnia, aby do skoku był używany spadochron spełniający warunki i wymagania określone w załączniku nr 5a do rozporządzenia.
 - 6.1.5. Osoba posiadająca świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego może na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wykonywać skoki ze spadochronem, który ma aktualne dokumenty dopuszczające do skoków wydane w innym państwie.”
 - w pkt 6.1.6 ppkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
 - „1) spadochron, z którym wykonuje skoki, ma aktualne dokumenty dopuszczające do wykonywania skoków wydane w innym państwie lub spełnia warunki i wymagania określone w załączniku nr 5a do rozporządzenia;
 - 2) spadochron główny, z którym wykonuje skoki, został ułożony przez tego skoczka osobiście lub zgodnie z warunkami i wymaganiami określonymi w załączniku nr 5a do rozporządzenia;”
- f) w rozdziale 7 w pkt 7.1.2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
 - „Za ocenę gotowości do skoku, w szczególności: użycie spadochronów posiadających ważne ułożenie, ważność dokumentacji osobistej skoczka, kompletność oraz gotowość do użycia spadochronów i wyposażenia, prawidłowość nałożenia spadochronu oraz wybór rodzaju wykonywanego skoku, jest odpowiedzialny;”
- g) uchyla się rozdziały 8 i 9,
- h) w rozdziale 10 w tabeli w kolumnie 3 wiersz 2 otrzymuje brzmienie:
 - „Na lotnisku odbywają się skoki spadochronowe”;
- 9) załącznik nr 5 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia;
- 10) po załączniku nr 5 do rozporządzenia dodaje się załącznik nr 5a do rozporządzenia w brzmieniu określonym w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia;

11) w załączniku nr 7 do rozporządzenia w rozdziale 1 pkt 1.1 otrzymuje brzmienie:

„1.1. Załącznik określa wymagania dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osób eksploatujących: lotnie, parolotnie, którymi jest możliwy start pieszy, inne urządzenia latające, którymi możliwy jest start pieszy, spadochrony oraz bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej do 20 kg, zwanych dalej „osobami eksploatującymi”, za szkody wyrządzone w związku z ruchem tych statków, zwanego dalej „ubezpieczeniem OC”, w szczególności zakres ubezpieczenia OC, termin powstania obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC oraz minimalną sumę gwarancyjną tego ubezpieczenia.”;

12) załącznik nr 8 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 3 do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. 1. Wpisy lub poświadczenia w wydanych na podstawie przepisów dotychczasowych oznaczeniach zdatności, kartach parolotni, kartach lotni, kartach sprzętu spadochronowego, książkach ultralekkich statków powietrznych oraz metrykach motolotni zachowują ważność przez okres w nich wskazany, z możliwością dokonania kolejnych wpisów lub poświadczeń, zgodnie z przepisami rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Kolejne wpisy i poświadczenia zachowują ważność do ostatniego dnia roku, w którym upływa 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Kolejne wpisy i poświadczenia w dokumentach, o których mowa w ust. 1, mogą być dokonywane przez podmioty uprawnione do tych czynności na podstawie przepisów rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem oraz przez podmioty posiadające certyfikaty lub zatwierdzenia, o których mowa w ust. 4.

3. Do procesów oceny zdatności i kwalifikacji rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, z tym że jeżeli wnioskujący złoży wniosek o zakończenie procesu zgodnie z przepisami dotychczasowymi, procesy te kończą się zgodnie z tymi przepisami.

4. Certyfikaty i zatwierdzenia dotyczące projektowania, produkcji lub obsługi technicznej wydane lub zachowujące ważność na podstawie przepisów dotychczasowych tracą ważność ostatniego dnia roku, w którym upływa 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

5. W sprawach wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia wnioski złożone na podstawie przepisów dotychczasowych pozostawia się bez rozpatrzenia, z tym że jeżeli wnioskujący złoży wniosek o zakończenie sprawy zgodnie z przepisami rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, to sprawy te kończą się zgodnie z tymi przepisami.

§ 3. 1. Dotychczasowa ewidencja statków powietrznych staje się ewidencją statków powietrznych, o której mowa w przepisach rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

2. Świadectwa ewidencji statku powietrznego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność.

3. Właściciel urządzenia latającego w terminie 5 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia złoży zgłoszenie aktualizacji danych zawartych w ewidencji statków powietrznych, zawierające informacje określone w pkt 1.2.1 załącznika nr 8 do rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

4. Niezłożenie zgłoszenia aktualizacji danych w terminie, o którym mowa w ust. 3, skutkuje wykreśleniem urządzenia latającego z ewidencji statków powietrznych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

5. Zgłoszenie aktualizacji danych, o którym mowa w ust. 3, powoduje konieczność wydania nowego świadectwa ewidencji statków powietrznych.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

WARUNKI I WYMAGANIA DOTYCZĄCE UŻYWANIA URZĄDZEŃ LATAJĄCYCH INNYCH NIŻ LOTNIE,
PARALOTNIE, MOTOPARALOTNIE, MOTOLOTNIE I SPADOCHRONY

Rozdział 1

Zastosowanie

- 1.1. Przepisy załącznika stosuje się do urządzeń latających innych niż lotnie, paralotnie, motoparalotnie, motolotnie i spadochrony.
- 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 przepisów załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

- 2.1. Użyte w załączniku określenia oznaczają:
 - 1) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów urządzeń latających dla innych osób;
 - 2) podmiot nadzorujący – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy;
 - 3) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w przepisach w sprawie świadectw kwalifikacji;
 - 4) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji lub licencji pilota.

Rozdział 3

Zasady eksploatacji urządzeń latających

- 3.1. Zasady eksploatacji urządzeń latających określa niniejszy załącznik.
- 3.2. Podmiot wykonujący przewóz lotniczy lub świadczący usługi lotnicze przy wykorzystaniu urządzeń latających zgłasza podmiotowi nadzorującemu rozpoczęcie oraz zakończenie działalności oraz przedkłada informacje obejmujące:
- 1) oznaczenie podmiotu – imię i nazwisko, nazwę lub firmę w przypadku przedsiębiorcy,
 - 2) adres korespondencyjny,
 - 3) numer identyfikacji podatkowej NIP,
 - 4) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym albo w innym właściwym rejestrze, o ile przedsiębiorca taki numer posiada,
 - 5) rodzaj prowadzonej działalności,
 - 6) typ, model lub nazwę i znaki rozpoznawcze dotyczące użytkowanych urządzeń latających,
 - 7) obszar działalności,
 - 8) kopię ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu wykonywanej działalności
- wraz z deklaracją o obowiązku aktualizacji danych, o których mowa w ppkt 1–8.
- 3.3. Dla urządzeń latających o masie startowej powyżej 300 kg wykorzystywanych do wykonywania przewozu lotniczego lub świadczenia usług lotniczych wymagania zawarte w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych stosuje się odpowiednio, z tym że zasady eksploatacji określa także instrukcja operacyjna określająca bezpieczny sposób prowadzenia działalności, zwana dalej „instrukcją”, z uwzględnieniem, że:
- 1) instrukcję opracowuje podmiot, o którym mowa w pkt 3.2;
 - 2) podmiot nadzorujący nie zatwierdza instrukcji;
 - 3) na żądanie podmiotu nadzorującego podmiot, o którym mowa w pkt 3.2, przedstawia instrukcję do wglądu;
 - 4) instrukcja jest uzupełniana i zmieniana w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności;

- 5) zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu, o której mowa w rozdziale 8 załącznika nr 2 do tego rozporządzenia, nie wymaga zatwierdzenia podmiotu nadzorującego;
- 6) nie jest wymagane opracowanie programu obsługi technicznej.

3.4. Osoba używająca urządzenia latającego:

- 1) używa urządzenia latającego zgodnie z opublikowanymi zaleceniami producenta, w szczególności przestrzega wynikających z nich ograniczeń;
- 2) stosuje się do zasad określonych przez organizatora;
- 3) używa do lotu urządzenia latającego w wymaganym stanie technicznym.

3.5. Do wykonywania lotów, w ramach których jest wykonywany przewóz lotniczy lub są świadczone usługi lotnicze, jest uprawniony pilot, który:

- 1) posiada ważne uprawnienie instruktorskie lub co najmniej 100 godzin nalotu jako pilot dowódca na urządzeniach latających tej podkategorii, na której będzie wykonywany przewóz lotniczy lub świadczona usługa lotnicza;
- 2) odbył przeszkolenie w podmiocie szkolącym zgodnie z programem specjalistycznym potwierdzone wpisem do osobistej dokumentacji praktyki lotniczej, jeżeli odbycie takiego szkolenia jest niezbędne dla uzyskania kwalifikacji i umiejętności ze względu na charakter świadczonych usług;
- 3) wykonał co najmniej cztery loty jako pilot dowódca na urządzeniu latającym tej podkategorii, na której będzie wykonywany przewóz lotniczy lub świadczona usługa lotnicza, w okresie ostatnich 90 dni.

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 urządzeń latających, jeżeli uzna to za uzasadnione.

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

- 4.2. Jeżeli loty urządzeń latających mają być wykonywane w miejscu zorganizowanych lotów innych statków powietrznych, organizator uzgadnia zasady wykonywania lotów z organizatorami innych lotów.

Rozdział 5

Wykonywanie lotów i postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych

5.1. Lotów urządzeniami latającymi nie wykonuje się:

- 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 (1000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od urządzenia latającego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców co najmniej 25000 – zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy,
 - b) w miejscach innych niż określone 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 3000 m (10000 ft), jeżeli urządzenie latające nie jest wyposażone 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. Ograniczenia określone w pkt 5.1 ppkt 2 dotyczą także przypadku startu albo lądowania:

- 1) urządzeń latających kategorii niekwalifikowanej podkategorii UL-70 i UL-115;
- 2) urządzeń latających, które nie mają potwierdzonej zdolności do lotu co najmniej:
 - a) dopuszczeniem do wykonywania lotów,
 - b) pozwoleniem na wykonywanie lotów,

c) poświadczeniem zdatności do lotu – wydanym na czas nie krótszy niż 100 h lotu, oraz dodatkowo w przypadku lotów z prędkościami ponad 180 km/h – mają wylatane minimum 50 godzin od czasu uzyskania poświadczenia zdatności do lotów z tymi prędkościami bez zaobserwowania zjawisk niepożądanych, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 5a do rozporządzenia, w szczególności w pkt 6.2.16.

5.1.2. Na wniosek, na podstawie odrębnego postępowania, przepisu pkt 5.1 ppkt 1 nie stosuje się do urządzeń latających 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 urządzeń latających w przestrzeniach kontrolowanych 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 urządzenia latającego jego pilot posiada przy sobie, jeżeli są wymagane:

- 1) dokument poświadczający posiadane kwalifikacje, uprawniający do pilotowania odpowiedniego urządzenia latającego;
- 2) książkę urządzenia latającego;
- 3) odpowiedniej klasy orzeczenie lotniczo-lekarskie;
- 4) świadectwo operatora urządzeń radiowych, jeżeli pilot prowadzi korespondencję z wykorzystaniem urządzenia radiowego;
- 5) kopię ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu wykonywanej działalności.

5.3.1. Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty określone w pkt 5.3 mogą znajdować się na ziemi w miejscu startu i lądowania.

5.4.1. Lot urządzeniem latającym może być podjęty, jeżeli:

- 1) pilot zapoznał się z opublikowanymi zaleceniami producenta;

- 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 osobiście i bezpośrednio przed zajęciem miejsca w kabinie wykonał przegląd przedlotowy tego urządzenia;
- 5) miejsce i kierunek startu oraz lądowania, zaplanowana trasa lotu oraz warunki meteorologiczne zapewniają utrzymanie separacji, o których mowa w 5.1 ppkt 2, odpowiednich do posiadanego rodzaju potwierdzenia zdatności do lotu.

5.4.2. Loty więcej niż jednego urządzenia latającego 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 ustalonymi przez organizatora.

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

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

5.4.5. Do lotu zespołu holowniczego stosuje się przepisy rozdziału 4 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.

5.4.6. Sposób holowania przedmiotów innych niż określone w pkt 5.4.4 każdorazowo uzgadnia się z podmiotem nadzorującym.

5.5. Pilot urządzenia latającego zachowuje czujność w locie niezbędną 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 (Visual Flight Rules) po obniżeniu się warunków atmosferycznych poniżej VMC (Visual Meteorological Conditions) 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 urządzenia latającego:

- 1) sprawdza czas i pozostałą ilość paliwa;
- 2) wykonuje dalszy lot z prędkością ekonomiczną;
- 3) w miarę możliwości nawiązuje łączność ze służbą ruchu lotniczego i informuje o zaistniałej sytuacji oraz stosuje się do przekazanych przez nią informacji;
- 4) 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 – w przypadku braku łączności;
- 5) wykonuje lądowanie zapobiegawcze – w przypadku niewznowienia orientacji.

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 zaleceniami producenta urządzenia latającego oraz spadochronu, w tym spadochronowego systemu ratowniczego, jeżeli urządzenie latające taki spadochron posiada.

5.10. W przypadku znanych lub przypuszczalnych usterek urządzenia latającego pilot niezwłocznie po zakończeniu lotu zawiadamia o nich właściciela urządzenia latającego.

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 urządzenia latającego w locie samodzielnym podejmuje wszystkie decyzje związane z lotem i odpowiada za wszystkie następstwa z tego wynikłe.

6.2. W przypadku załogi wieloosobowej odpowiedzialność spoczywa na dowódcy urządzenia latającego.

6.3. Instruktor jest odpowiedzialny za zgodne z programem szkolenia przygotowanie i dopuszczenie ucznia-pilota do lotów samodzielnych.

WARUNKI I WYMAGANIA DOTYCZĄCE URZĄDZEŃ LATAJĄCYCH I SPADOCHRONÓW RATOWNICZYCH
W ZAKRESIE ZDATNOŚCI DO LOTU

Rozdział 1

Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do statków powietrznych klasy:

- 1) urządzenia latające określonej w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych, a także ich podzespołów i części;
- 2) spadochron ratowniczy określonej w przepisach rozporządzenia, o którym mowa w ppkt 1, w zakresie niezastrzeżonym dla Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadku wykonywania lotów pokazowych, rekordowych lub oceny zdatności do lotu, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Prezesem Urzędu”, może zwolnić zainteresowany podmiot z obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) DDP – deklarację projektu i możliwości technicznych (Declaration of Design and Performance) – dokument wydany przez producenta, importera, mechanika, właściciela lub inny zainteresowany podmiot odpowiedzialny za potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych przez typ kompletnego urządzenia latającego lub typ podzespołu;
- 2) deklaracja zgodności – deklarację producenta dotyczącą egzemplarza wyrobu potwierdzającą spełnienie wymagań przez typ wyrobu, będącą jednocześnie oświadczeniem wytwórcy, że dany egzemplarz urządzenia latającego lub jego

- podzespołu zostały wyprodukowane zgodnie z typem, dla którego wydano dokument definiujący wyrób i określający poziom spełnienia wymagań;
- 3) dopuszczenie do wykonywania lotów – dokument potwierdzający dopuszczenie danego egzemplarza urządzenia latającego, z wyjątkiem spadochronów, do użytkowania w powietrzu wraz z określeniem okresu jego ważności;
 - 4) lot – wykonywanie lotu, w tym skoku spadochronowego i zrzutu;
 - 5) motoparalotnia – paralotnię wyposażoną w napęd oraz podwozie, na której nie jest możliwy start pieszy;
 - 6) napęd – mechaniczny zespół napędowy lotni lub paralotni;
 - 7) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów dla innych osób;
 - 8) paraplan – motoparalotnię o masie startowej większej niż 300 kg;
 - 9) pilot – osobę, która pilotuje urządzenie latające, a także osobę wykonującą skok ze spadochronem;
 - 10) podmiot nadzorujący – Prezesa Urzędu albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy;
 - 11) podmiot szkolący – podmiot, o którym mowa w art. 95a ustawy;
 - 12) podmiot wyspecjalizowany – osobę fizyczną, osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która prowadzi albo prowadziła zorganizowaną działalność w zakresie lotnictwa lub techniki, badań eksploatacji wyrobów, obsługi lub oceny zdolności do lotu statków powietrznych, oceny bezpieczeństwa eksploatacji urządzeń, także spoza obszaru lotnictwa, w szczególności uczelnie i organizacje techniczne, instytuty badawcze i naukowe, stowarzyszenia prowadzące działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, certyfikowane lub zatwierdzone organizacje obsługowe, laboratoria i ośrodki badań wyrobów, osoby i podmioty mające doświadczenie i praktykę w ocenie spełnienia wymagań, badaniach wytrzymałości, normalizacji lub certyfikacji – po zgłoszeniu podmiotowi nadzorującemu aktualnego zakresu działalności w zakresie urządzeń latających;
 - 13) producent – osobę fizyczną, osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która projektuje i wytwarza urządzenie latające, jego podzespoły lub części albo dla której te wyroby zaprojektowano lub

wytworzono w celu wprowadzenia ich do obrotu lub oddania do użytku, w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2017 r. poz. 1226 oraz z 2018 r. poz. 650), pod własną nazwą lub znakiem, na potrzeby własne lub innych użytkowników, a także podmiot przedstawiający do oceny zdatności do lotu urządzenie latające nowe albo używane, którego podzespoły lub części mają nieznaną pochodzenie lub dla których nie zachowały się dokumenty oceny zdatności do lotu;

14) urządzenie niekwalifikowane – urządzenie latające niebędące lotnią, parolotnią, motoparalotnią albo spadochronem osobowym, dla którego nie wydano żadnego krajowego lub zagranicznego certyfikatu, świadectwa lub innego dokumentu dopuszczającego egzemplarz lub typ do lotu, lub dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań dla danej klasy, kategorii lub podkategorii, w tym deklaracji wyrobu, z wyjątkiem nieobowiązkowej deklaracji wyrobu do odpowiedniej podkategorii UL-P25, UL-70 lub UL-115 wystawionej przez producenta urządzenia, używane bez dokumentów zdatności do lotu:

a) wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych, jako jednoosobowe urządzenie latające:

– z napędem o masie własnej do 115 kg, jeżeli:

– – pojemność zbiorników paliwa nie przekracza 20 l,

– – nie jest w stanie na pełnej mocy w locie poziomym przekroczyć prędkości 102 km/h (prędkości cechowanej – CAS),

– – obciążenie powierzchni nośnej pustego urządzenia latającego, bez pilota i paliwa, nie przekracza 10 kg/m²,

– – masa startowa nie przekracza 200 kg,

– bez napędu o masie własnej do 70 kg,

b) jako spadochron towarowy o masie startowej do 25 kg;

15) wyrób – urządzenie latające, a także jego podzespoły i części, oraz spadochron;

16) zdatność do lotu – zdatność do lotu urządzeń latających, zdatność spadochronów do skoków w przypadku spadochronów osobowych oraz zdatność do użycia w przypadku spadochronów towarowych i spadochronowych systemów ratowniczych.

Rozdział 3

Warunki i wymagania techniczne

- 3.1. Wymagania techniczne wyrobu określa projektant, producent, właściciel projektu typu oraz podmiot oceniający wyroby lub ich projekty typu.
- 3.2. Wymagania techniczne wyrobu podmioty wskazane w pkt 3.1 udostępniają podmiotom je stosującym.
- 3.3. Jeżeli dla danego rodzaju wyrobu właściwy nadzór lotniczy, podmiot nadzorujący lub wyspecjalizowane w tym zakresie organizacje techniczne opublikowały jednolite wymagania techniczne, specyfikacje certyfikacyjne lub normy lub inne właściwe dla wytwarzanych wyrobów normy, podmiot, o którym mowa w pkt 3.1, wskazuje je lub publikuje w dokumentacji dostarczanej użytkownikowi z wyrobem, z zastrzeżeniem pkt 4.1 ppkt 9 i pkt 4.1.1 w zakresie konstrukcji amatorskich i budowanych w pojedynczych egzemplarzach.
- 3.4. Podmiot wykonujący działalność w zakresie projektowania, produkcji, obsługi technicznej lub oceny zdatności do lotu w zakresie urządzeń latających uwzględnia w prowadzonej przez siebie działalności:
 - 1) wymagania techniczne, o których mowa w pkt 3.5;
 - 2) opublikowane wytyczne, opracowane przez podmiot nadzorujący w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją urządzeń latających oraz w oparciu o wyniki analiz zdarzeń lotniczych.
- 3.5. Wymagania techniczne obejmują co najmniej zagadnienia dotyczące:
 - 1) obciążeń i wytrzymałości;
 - 2) niezawodności;
 - 3) przeznaczenia;
 - 4) zachowań i właściwości lotnych;
 - 5) warunków i ograniczeń eksploatacji;
 - 6) ograniczenia występowania zachowań niepożądanych lub informacji o możliwości takich zachowań;
 - 7) kompletności sprawdzenia wyrobu obejmującego cały zakres eksploatacji określony przez producenta wyrobu;
 - 8) identyfikacji i oznaczeń wyrobu zgodnego z wymaganiami;

- 9) informacji dla użytkownika;
- 10) ostrzeżeń i informacji umieszczanych na wyrobie, w szczególności konstrukcji amatorskich, eksperymentalnych i prototypowych oraz urządzeń niekwalifikowanych;
- 11) danych obsługowych.

3.5.1. W przypadku projektu i wyrobu przeznaczonego do produkcji seryjnej wymagania techniczne obejmują dodatkowo co najmniej zagadnienia dotyczące:

- 1) technologii wykonania wyrobu zgodnie z projektem;
- 2) żywotności wyrobu;
- 3) zawartości podręcznika użytkownika;
- 4) zasad zapewnienia ciągłej zdatności.

3.5.2. W przypadku produkcji w pojedynczym egzemplarzu wymagania techniczne powinny uwzględniać ograniczone możliwości wykazania spełnienia niektórych wymagań dla urządzenia latającego budowanego w pojedynczym egzemplarzu, zastępując je w koniecznych przypadkach ograniczeniami eksploatacyjnymi.

Rozdział 4

Produkcja urządzeń latających

4.1. Produkcja urządzeń latających może być prowadzona, jeżeli producent:

- 1) posiada prawa do korzystania z projektu, w szczególności posiada możliwość wprowadzania zmian w projekcie lub wnioskowania o takie zmiany;
- 2) przyjął właściwe dla urządzenia latającego wymagania techniczne;
- 3) dokumentuje spełnienie wymagań technicznych przez wyprodukowane i przekazane do eksploatacji urządzenie latające lub dostarczone odrębnie podzespół lub część;
- 4) oznacza kompletne urządzenie latające oraz jego podzespół tabliczką znamionową;
- 5) dostarcza użytkownikom urządzenia latające oraz ich podzespoły lub części z:
 - a) deklaracją zgodności, świadectwem technicznym lub innym dokumentem informującym o spełnieniu wymagań technicznych przez egzemplarz urządzenia latającego lub dostarczone odrębnie podzespół lub część,
 - b) podręcznikiem użytkownika albo z instrukcją użytkownika w locie i instrukcją obsługi technicznej urządzenia latającego lub dostarczonego odrębnie podzespołu;

- 6) zapewnia, w okresie prowadzenia działalności, gromadzenie danych o awariach, wadach lub nieprawidłowym działaniu produkowanych urządzeń latających;
- 7) zapewnia publikację informacji o wszelkich zmianach w warunkach używania urządzenia latającego i przekazuje informacje w tym zakresie do podmiotu zatwierdzającego, o którym mowa w pkt 8.1, w przypadku zatwierdzenia wyrobu;
- 8) posiada procedury lub system zapewnienia jakości, w szczególności dotyczące:
 - a) produkcji, w tym zapewnienia spełnienia przez wyrób wymagań technicznych oraz zgodności z typem lub projektem,
 - b) organizacji lotów związanych z projektem
– jeżeli w produkcji uczestniczy co najmniej 6 osób;
- 9) zapewnia dla urządzenia latającego lub jego podzespołów produkowanego w pojedynczym egzemplarzu, w przypadku braku instrukcji, skróconą informację o ograniczeniach i przeznaczeniu tego urządzenia lub jego podzespołu, zapewniającą bezpieczną eksploatację zgodnie z przyjętymi wymaganiami technicznymi;
- 10) na urządzeniu latającym, z wyjątkiem paralotni o starcie pieszym i spadochronów, umieszcza w widocznych miejscach tabliczki ostrzegawcze informujące o zagrożeniach:

„Ten statek powietrzny jest urządzeniem latającym kategorii* podkategorii** niespełniającym standardów zdatności do lotu w znaczeniu Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.”

* Wpisać odpowiednio, np.: eksperymentalnej/amatorskiej/kwalifikowanej/niekwalifikowanej.

** Wpisać odpowiednio, np.: UL-A, UL-G, UL-70, UL-115.

4.1.1. W przypadku konstrukcji amatorskich zbudowanych, w tym także udostępnionych nieodpłatnie innym amatorom lub stowarzyszeniom amatorów i użytkowanych przez nich na własne potrzeby, zamiast spełnienia warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 5–9, podstawowe ograniczenia oraz informacje eksploatacyjne określone przez producenta zapewniające bezpieczną eksploatację zgodnie z wymaganiami technicznymi, co najmniej w zakresie:

- 1) rodzaju paliwa, jeżeli ma zastosowanie,
- 2) dopuszczalnej prędkości,
- 3) dopuszczalnego obciążenia

– umieszcza się na tabliczkach i ostrzeżeniach naniesionych na urządzeniu latającym.

4.1.2. Na urządzeniu latającym kategorii niekwalifikowanej umieszcza się dodatkowo w widocznych miejscach oznaczenia podkategorii UL-70, UL-115 lub UL-P25.

Rozdział 5

Naprawa i obsługa techniczna

5.1. Naprawa i obsługa techniczna wyrobów może być prowadzona przez:

- 1) właściciela zatwierdzenia projektu typu wyrobu w pełnym zakresie;
- 2) producenta i jego upoważniony personel w pełnym zakresie;
- 3) podmioty i osoby upoważnione lub przeszkolone przez producenta lub jego przedstawiciela zgodnie z zakresem upoważnienia lub przeszkolenia;
- 4) podmioty wyspecjalizowane w naprawie lub obsłudze technicznej danych urządzeń latających w zakresie niezastrzeżonym przez producenta lub właściciela zatwierdzenia projektu typu wyrobu tylko dla podmiotów przez nich upoważnionych;
- 5) użytkownika albo zleceniobiorcę użytkownika w zakresie czynności niezastrzeżonych przez producenta wyłącznie dla wykwalifikowanych osób lub określonych podmiotów;
- 6) mechanika w pełnym zakresie dla statków powietrznych określonych w świadectwie kwalifikacji lub licencji zgodnie z wpisem dotyczącym obsługi tych statków jako całości lub ich części, w zakresie posiadanych uprawnień, także gdy kwalifikacje lub uprawnienia dotyczą statków powietrznych o większej masie;
- 7) mechanika z uprawnieniami dotyczącymi innych statków powietrznych w zakresie, w którym odbył szkolenia dotyczące urządzeń latających.

5.1.1. Podmioty wskazane w pkt 5.1:

- 1) posiadają aktualne dane obsługowe, jeżeli zostały opublikowane, a w przypadku napraw posiadają niezbędne dane projektu;
- 2) posiadają znajomość wymagań technicznych właściwych dla podkategorii urządzenia latającego;
- 3) wykonują naprawę i obsługę techniczną wyrobów zgodnie z opublikowanymi zaleceniami producenta.

5.1.2. W przypadku pojedynczego egzemplarza, gdy nie istnieje możliwość przeszkolenia użytkownika w obsłudze urządzenia latającego przez producenta lub upoważniony przez niego podmiot, za wystarczające można uznać samoprzeszkolenie użytkownika lub przeszkolenie w podmiocie zatwierdzającym, o którym mowa w pkt 8.1.

- 5.2. Podmioty lub osoby, wykonujące naprawę lub obsługę techniczną urządzeń latających w zakresie wymagającym poświadczenia tej naprawy lub obsługi w dokumentach urządzenia latającego, są obowiązane do:
- 1) prowadzenia i przechowywania przez okres 3 lat ewidencji wykonanych czynności naprawy lub obsługi technicznej;
 - 2) używania do poświadczeń pieczęci, która zawiera co najmniej imię i nazwisko osoby poświadczającej oraz nazwę i adres podmiotu, w ramach którego czynności naprawy lub obsługi technicznej są wykonywane.
- 5.3. Podmioty lub osoby, wykonujące naprawę lub obsługę techniczną urządzenia latającego, w przypadku zaprzestania działalności, przechowują dokumentację, o której mowa w pkt 5.2 ppkt 1, przez okres 3 lat od dnia dokonania ostatniego wpisu w dokumentach urządzenia latającego.
- 5.4. Podmiot wyspecjalizowany w naprawie lub obsłudze technicznej urządzeń latających, o którym mowa w pkt 5.1 ppkt 4, zgłasza podmiotowi nadzorującemu aktualny zakres działalności w zakresie urządzeń latających oraz posiada:
- 1) wymagania techniczne mające zastosowanie w podkategorii urządzeń latających;
 - 2) procedury opisujące sposoby przeprowadzania naprawy lub obsługi technicznej urządzeń latających oraz organizację podmiotu;
 - 3) określone wymagania wobec personelu;
 - 4) wzory ewidencji, o której mowa w pkt 5.2 ppkt 1, i pieczęci;
 - 5) wzory dokumentów do bieżącej eksploatacji urządzenia latającego i poświadczenia naprawy lub obsługi technicznej.

Rozdział 6

Zdatność do lotu

Oddział 1

Urządzenia niekwalifikowane

- 6.1.1. Za odpowiedni do lotu stan techniczny urządzenia niekwalifikowanego jest odpowiedzialna osoba używająca tego urządzenia.
- 6.1.2. Potwierdzeniem właściwego stanu technicznego urządzenia niekwalifikowanego jest zajęcie w nim miejsca lub przygotowanie w celu wykonania lotu. Potwierdzenie nie

wymaga kontroli ze strony organizatora. Organizator może ograniczyć możliwość wykonywania lotu urządzenia niekwalifikowanego podczas lotów przez niego organizowanych.

6.1.3. Wydanie dla urządzenia niekwalifikowanego pozwolenia na wykonywanie lotów, dopuszczenia do wykonywania lotów, poświadczenia zdatności do lotu, oznaczenia zdatności lub innego dokumentu powoduje zakwalifikowanie go do odpowiedniej kategorii i podkategorii urządzeń latających zgodnie z wydanym dokumentem zdatności oraz podleganie mającym do nich zastosowanie przepisom.

6.1.4. Osoba używająca urządzenia niekwalifikowanego na żądanie podmiotu nadzorującego umożliwia kontrolę urządzenia w celu ustalenia zastosowania przepisów pkt 6.1.1–6.1.3.

Oddział 2

Poświadczenie zdatności do lotu

6.2.1. Niżej wymieniony wyrobów używa się wyposażonych w instrukcję użytkowania w locie i pod warunkiem uzyskania co najmniej poświadczenia zdatności do lotu:

- 1) urządzenia latające o masie startowej do 300 kg używane i udostępniane:
 - a) odpłatnie albo w ramach działalności gospodarczej,
 - b) w podmiotach szkolących do wykonywania lotów przez osoby nieposiadające świadectwa kwalifikacji, licencji pilota lub wydanych w innym państwie uprawnień do wykonywania lotów danym urządzeniem latającym,
 - c) do lotów z pasażerem,
 - d) do lotów na potrzeby oceny zdatności;
- 2) urządzenia latające o masie startowej powyżej 300 kg, z zastrzeżeniem pkt 6.3;
- 3) spadochrony ratownicze;
- 4) spadochrony towarowe.

6.2.2. Dla urządzeń latających o masie startowej do 300 kg, używanych w sposób inny niż określony w pkt 6.2.1 ppkt 1, dokumenty poświadczające zdatność do lotu nie są wymagane, a za ich stan techniczny jest odpowiedzialna osoba używająca tego urządzenia.

6.2.3. Dla urządzeń latających, o których mowa w pkt 6.2.1 i 6.2.2, może zostać wystawione poświadczenie zdatności do lotu, pozwolenie na wykonywanie lotów lub dopuszczenie do wykonywania lotów, po spełnieniu odpowiednich wymagań określonych dla tych dokumentów.

6.2.4. Poświadczenie zdatności do lotu wystawia się na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności.

6.2.5. Ocena zdatności obejmuje sprawdzenie spełnienia przez wyrób wymagań technicznych, w szczególności:

- 1) ocenę dokumentacji;
- 2) ocenę stanu technicznego;
- 3) próby funkcjonalne.

6.2.6. Przy produkcji seryjnej poświadczenie zdatności do lotu może być wydane dla urządzeń latających dostarczonych z deklaracją zgodności, świadectwem technicznym lub innym dokumentem informującym o spełnieniu wymagań technicznych przez egzemplarz urządzenia latającego lub dostarczone odrębnie podzespół lub część, jeżeli jest spełniony co najmniej jeden z poniższych warunków:

- 1) typ urządzenia latającego jest na liście typów zatwierdzonych lub liście typów zakwalifikowanych;
- 2) wydano certyfikat lub inny dokument pozwalający producentowi na oznaczanie wyrobu znakiem zgodności z normą mającą zastosowanie lub specyfikacją certyfikacyjną, TSO, JTSO, ETSO, PN, EN lub inną właściwą dla wytwarzanego urządzenia latającego lub jego podzespołu;
- 3) Prezes Urzędu lub podmiot oceniający wyrób lub jego projekt typu wydali świadectwo spełnienia wymagań technicznych, zatwierdzenie lub inny dokument uznania zdatności dla typu urządzenia latającego lub podzespołu;
- 4) upoważniona instytucja lub właściwy organ innego państwa wydali dokument dopuszczający ten typ urządzenia latającego do użytku, certyfikat typu lub inny dokument dopuszczający ten typ do użytkowania, a w przypadku motolotni – metrykę z wpisem dopuszczającym do eksploatacji przed dniem 2 lipca 2005 r.;
- 5) z deklaracji zgodności, instrukcji lub innych dokumentów wynika, że urządzenie latające spełnia warunki nie mniejsze niż określają to mające zastosowanie wskazane wymagania techniczne lub normy;

- 6) zostały wyprodukowane przez zatwierzonego producenta lub podmiot zaakceptowany jako producent urządzeń latających w państwie producenta lub innym państwie i przeszły próby naziemne i w powietrzu;
- 7) urządzenie latające zostało wyprodukowane pod właściwym nadzorem państwa producenta lub innego państwa lub spełnia wymogi techniczne obowiązujące w innym państwie;
- 8) producent zaświadczy, że ten typ i model lub egzemplarz urządzenia latającego:
 - a) przeszedł próby naziemne i w powietrzu,
 - b) zgodnie ze wskazanymi wymaganiami technicznymi jest użytkowany co najmniej od roku,
 - c) system kontroli jakości producenta zapewnia powtarzalność produkcji,
 - d) nie występują przeciwwskazania do jego użycia;
- 9) w ramach oceny zdatności przeprowadzono niezbędne próby zgodnie ze wskazanymi wymaganiami technicznymi.

6.2.7. Następujące podzespoły i wyposażenie produkowanych seryjnie spadochronów osobowych, aby mogły być użyte do kompletacji zestawu spadochronowego lub mogła być potwierdzona zdatność do lotu na podstawie oceny zdatności, muszą być certyfikowane albo spełniać wymagania określone w pkt 6.2.6:

- 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 podzespoły;
- 8) inne określone przez podmiot nadzorujący.

6.2.8. Dla niecertyfikowanego spadochronu głównego lub czaszy głównej wydaje się poświadczenie zdatności do lotu na podstawie oceny zdatności, jeżeli spełniają wymagania określone w pkt 6.2.6.

6.2.9. Poświadczenie zdatności do lotu dla wyrobu wyprodukowanego seryjnie może być wystawione na okres wynikający z oceny zdatności oraz z zaleceń producenta, jednak nie dłuższy niż 24 miesiące.

6.2.10. W przypadku uprząży okres ważności poświadczenia zdatności do lotu nie może być dłuższy niż 10 lat, jeżeli producent nie określa inaczej.

6.2.11. Urządzenie latające zbudowane w pojedynczym egzemplarzu oraz używane lub udostępniane:

- 1) odpłatnie albo w ramach działalności gospodarczej,
 - 2) w podmiotach szkolących do wykonywania lotów przez osoby nieposiadające świadectwa kwalifikacji, licencji pilota lub wydanych w innym państwie uprawnień do wykonywania lotów danym urządzeniem latającym,
 - 3) do lotów z pasażerem
- może wykonywać lot w przypadku uzyskania poświadczenia zdatności do lotu na czas nie krótszy niż 100 godzin lotu, z wyjątkiem spadochronu spełniającego wymagania określone w pkt 6.2.6.

6.2.11.1. W przypadku lotów urządzeń latających, o których mowa w pkt 6.2.11, z prędkościami ponad 180 km/h, należy uprzednio uzyskać nalot minimum 50 godzin, od czasu uzyskania poświadczenia zdatności do lotu z tymi prędkościami bez zaobserwowania zjawisk niepożądanych, chyba że urządzenie latające posiada pozwolenie na wykonywanie lotów albo dopuszczenie do wykonywania lotów.

6.2.12. Poświadczenie zdatności do lotu dla urządzenia latającego zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu wystawia się nie dłużej niż na rok oraz kolejno na:

- 1) 10 godzin lotu;
- 2) 20 godzin lotu;
- 3) 20 godzin lotu;
- 4) 50 godzin lotu;
- 5) co 100 godzin lotu;
- 6) na każdy skok lub zrzut – w przypadku spadochronów.

6.2.13. Poświadczenie zdatności do lotu dla lotów urządzenia latającego z prędkościami powyżej 180 km/h, z wyjątkiem spadochronu spełniającego wymagania określone w pkt 6.2.6, wydaje się nie wcześniej niż przed uzyskaniem nalotu 50 godzin bez wystąpienia:

- 1) zdarzeń lotniczych związanych z wadami projektu, wadami wykonania wyrobu lub niewłaściwymi zapisami instrukcji;
- 2) zapisów z eksploatacji o spostrzeżeniach lub zachowaniach urządzenia latającego nieakceptowalnych przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu.

6.2.14. Poświadczenie zdatności do lotu dla lotów z prędkościami powyżej 180 km/h wystawia się nie dłużej niż na rok oraz kolejno na:

- 1) 10 godzin lotu;
- 2) 20 godzin lotu;
- 3) 20 godzin lotu;
- 4) 50 godzin lotu;
- 5) co 100 godzin lotu.

6.2.15. W okresie do wylatania 100 godzin oraz 50 godzin od czasu uzyskania poświadczenia zdatności do lotu na loty z prędkościami powyżej 180 km/h obowiązują szczegółowe zapisy z eksploatacji, w tym przebiegu lotu, oraz zaobserwowanych zjawisk nietypowych i wyników szczegółowych przeglądów przed lotem i po locie.

6.2.16. Brak szczegółowych zapisów dotyczących eksploatacji lub wystąpienie zdarzeń lotniczych związanych z wadami projektu, wadami wykonania wyrobu lub niewłaściwymi zapisami instrukcji, lub wystąpienie zapisów z eksploatacji o spostrzeżeniach lub zachowaniach urządzenia latającego nieakceptowalnych przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu powoduje konieczność wprowadzenia działań korygujących, w tym poprawienia konfiguracji urządzenia latającego, a następnie ponownego zastosowania wymagań określonych w pkt 6.2.12 i 6.2.14.

6.2.17. W celu wystawienia poświadczenia zdatności do lotu dla urządzenia latającego zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu wymagane jest potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych urządzenia latającego oraz przedstawienie zaświadczenia:

- 1) z prób naziemnych;
- 2) z próby wytrzymałości struktury, w tym głównych elementów nośnych, co najmniej w zakresie maksymalnego obciążenia operacyjnego;
- 3) o spełnieniu wymagań technicznych związanych z lotem z prędkością powyżej 180 km/h – w przypadku lotów z prędkością powyżej 180 km/h.

6.2.17.1. W przypadku gdy przedstawienie zaświadczeń, o których mowa w pkt 6.2.17 ppkt 1 i 2, nie jest możliwe, należy wykonać próby, o których mowa w tych przepisach.

6.2.17.2. Dla wystawienia poświadczenia zdatności do lotu dla spadochronu zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu wymagane jest przedstawienie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań, o których mowa w pkt 6.2.6.

6.2.18. Do czasu:

- 1) bezawaryjnego wylatania 100 godzin oraz 50 godzin od czasu uzyskania poświadczenia zdatności do lotu na loty z prędkościami powyżej 180 km/h, w ramach oceny potwierdzającej spełnienie wymagań, o których mowa w pkt 6.2.15 i 6.2.16,
- 2) wydania poświadczenia zdatności do lotu na okres nie krótszy niż 100 godzin lotu – nie wykonuje się lotów, o których mowa w pkt 6.2.11 i 6.2.11.1, natomiast tabliczka znamionowa lub dodatkowe oznaczenie urządzenia latającego zawierają informację: „Konstrukcja nieprzeznaczona do lotów z pasażerem i lotów w podmiotach szkolących”.

6.2.19. Brak tabliczki znamionowej kwalifikuje urządzenie latające jako nieprzeznaczone do lotów z pasażerem oraz lotów w podmiotach szkolących.

6.2.20. Poświadczenie zdatności do lotu może być wystawione na okres wynikający z oceny zdatności oraz z zaleceń producenta. Po 100 godzinach bezawaryjnego lotu okres ten może wynosić do 24 miesięcy.

6.2.21. Po upływie terminu ważności poświadczenia zdatności do lotu są konieczne ponowna ocena zdatności oraz uzyskanie poświadczenia zdatności do lotu na kolejny okres.

6.2.22. Dla urządzenia latającego zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu, z wyjątkiem spadochronów, które nie wykonało nalotu, o którym mowa w pkt 6.2.18, w przypadku przerwy w okresie ważności poświadczenia zdatności do lotu trwającej ponad rok, ponowne poświadczenie zdatności do lotu wystawia się nie dłużej niż na rok oraz kolejno na:

- 1) 10 godzin lotu;
- 2) 20 godzin lotu;
- 3) 20 godzin lotu;
- 4) 50 godzin lotu;
- 5) co 100 godzin lotu.

6.2.23. Dla urządzenia latającego zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu, z wyjątkiem spadochronu, które wykonało nalot, o którym mowa w pkt 6.2.18, w przypadku przerwy w okresie ważności poświadczenia zdatności do lotu trwającej ponad 3 lata, ponowne poświadczenie zdatności do lotu wystawia się nie dłużej niż na rok oraz kolejno na:

- 1) 10 godzin lotu;
- 2) 20 godzin lotu;
- 3) 20 godzin lotu;
- 4) 50 godzin lotu;
- 5) co 100 godzin lotu.

Oddział 3

Dopuszczenie do wykonywania lotów i pozwolenie na wykonywanie lotów

6.3. Urządzenia latające o masie startowej powyżej 300 kg używane lub udostępniane:

- 1) odpłatnie albo w ramach działalności gospodarczej,
- 2) w podmiotach szkolących do wykonywania lotów przez osobę nieposiadającą świadectwa kwalifikacji, licencji lub odpowiednich uprawnień wydanych w innym państwie uprawniających do wykonywania lotów bez nadzoru instruktora na danej podkategorii urządzenia latającego,
- 3) w lotach wieloosobowych
– użytkuje się wyposażone w instrukcję użytkowania w locie i pod warunkiem uzyskania dopuszczenia do wykonywania lotów albo pozwolenia na wykonywanie lotów.

6.3.1. Pozwolenie na wykonywanie lotów może być wydane dla urządzenia latającego w kategorii kwalifikowanej, repliki, historycznej lub eksperymentalnej, zgodnego z typem, który jest na liście typów zatwierdzonych, po potwierdzeniu zgodności z typem, zgodnie z zasadami ustalonymi dla określania zdatności do lotu tych urządzeń latających przez producenta lub właściciela zatwierdzenia projektu typu.

6.3.2. Dopuszczenie do wykonywania lotów może być wydane w każdej kategorii dla egzemplarza:

- 1) urządzenia latającego, którego typ jest na liście typów zatwierdzonych, po potwierdzeniu jego zdatności do lotu zgodnie z danymi producenta;

- 2) urządzenia latającego, którego typu nie ma na liście typów zatwierdzonych, po potwierdzeniu jego zdatności do lotu zgodnie z wymaganiami technicznymi, jednak wymaga się dla ocenianej konfiguracji:
 - a) co najmniej jednego roku eksploatacji egzemplarza,
 - b) udokumentowania co najmniej 100 godzin lotu,
 - c) ostatecznej wersji instrukcji z danymi potwierdzonymi w dotychczasowej eksploatacji,
 - d) braku w okresie ostatnich 100 godzin lotu oraz 12 miesięcy:
 - zdarzeń lotniczych związanych z wadami projektu lub wadami wykonania wyrobu oraz niewłaściwymi zapisami instrukcji,
 - zapisów z eksploatacji o spostrzeżeniach lub zachowaniach urządzenia latającego nieakceptowalnych przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu,
 - e) zaświadczenia z próby wytrzymałości struktury, w tym głównych elementów nośnych, co najmniej w zakresie maksymalnego obciążenia operacyjnego,
 - f) zaświadczenia o spełnieniu wymagań technicznych związanych z lotem z prędkościami powyżej 180 km/h – w przypadku prędkości powyżej 180 km/h.

Oddział 4

Szczególne sytuacje potwierdzenia zdatności do lotu

- 6.4.1. Dla urządzeń latających, o których mowa w pkt 6.2.2, potwierdzeniem posiadania zdatności do lotu jest zajęcie miejsca w urządzeniu latającym w celu wykonania lotu lub ubranie się skoczka w komplet spadochronowy w celu wykonania skoku. Poświadczenie nie wymaga kontroli ze strony organizatora.
- 6.4.2. W przypadku wymaganego poświadczenia zdatności do lotu spadochronów, poświadczenie ułożenia spadochronu jest jednocześnie poświadczeniem zdatności do lotu spadochronu.
- 6.4.3. W przypadku gdy producent nie określa maksymalnych terminów przechowywania spadochronu w stanie ułożenia, okres ten nie może przekraczać 180 dni, a w odniesieniu do spadochronów ratowniczych i spadochronowych systemów ratowniczych – 120 dni.
- 6.4.4. W przypadku odpłatnego udostępniania przez podmiot ułożonych spadochronów osobowych oraz organizowania skoków w podmiotach szkolących, jest wymagane

prowadzenie dokumentacji, z której jednoznacznie wynika ułożenie czaszy głównej do skoku przez uprawnione osoby.

- 6.4.5. Poświadczenie zdatności do lotu spadochronu zapasowego i ratowniczego oraz spadochronowych systemów ratowniczych, z wyłączeniem spadochronów, dla których nie jest wymagane poświadczenie zdatności do lotu, następuje przez wpisy do karty sprzętu spadochronowego oraz zaplombowanie. Plomba zawiera oznaczenie terminu ważności ułożenia i identyfikator układającego.
- 6.4.6. Spadochronowe systemy ratownicze, zamontowane na urządzeniu latającym podlegającym obowiązkowi wpisu do ewidencji statków powietrznych oraz na statku powietrznym podlegającym obowiązkowi wpisu do rejestru cywilnych statków powietrznych, podlegają ocenie w procesie wydania poświadczenia zdatności do lotu, dopuszczenia do wykonywania lotów, pozwolenia na wykonywanie lotów lub świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego i nie jest wymagane wystawianie odrębnego poświadczenia zdatności do lotu. Poświadczenie obsługi spadochronów i poświadczenie zdatności jest wpisywane w książce płatowca lub zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi tych statków powietrznych, na druku poświadczenia obsługi.
- 6.4.7. W przypadku lotni, paralotni i motoparalotni zamiast potwierdzenia zdatności w formie poświadczenia zdatności do lotu mogą być także wystawione odrębnie dla skrzydła, uprząży lub wózka oznaczenia zdatności umieszczone na tych podzespołach przez ich producentów lub podmiot oceniający wyrób lub jego projekt typu zgodnie z przyjętymi wymaganiami technicznymi.
- 6.4.8. Nie wymaga się wystawienia odrębnego poświadczenia zdatności do lotu uprząży oznaczonych przez producenta znakiem zgodności z mającą zastosowanie normą europejską, krajową lub wymaganiami technicznymi, jednak oceny stanu technicznego każdorazowo przed startem dokonuje pilot, a w przypadku lotów w podmiotach szkolących wykonywanych przez osoby nieposiadające świadectwa kwalifikacji, licencji pilota lub wydanych w innym kraju uprawnień do wykonywania lotów danym urządzeniem latającym – instruktor.
- 6.4.9. Nie wymaga się wystawienia odrębnego krajowego poświadczenia zdatności do lotu w przypadku, gdy dopuszczenie do wykonywania lotów lub oznaczenie poszczególnych podzespołów urządzenia latającego, będące jednocześnie potwierdzeniem zdatności do

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

6.4.10. Potwierdzenie zdatności do lotu w przypadku urządzenia latającego wpisanego do ewidencji statków powietrznych lub oznaczonego znakami rozpoznawczymi przydzielonymi producentowi lub podmiotowi oceniającemu wyrób lub jego projekt typu, w tym pozwolenie na wykonywanie lotów, dopuszczenie do wykonywania lotów i poświadczenie zdatności do lotu, wpisuje się w książce urządzenia latającego.

6.4.11. Poświadczenie zdatności do lotu lotni, paralotni, motoparalotni i spadochronu wpisuje się odpowiednio w karcie lotni, paralotni i sprzętu spadochronowego lub książce urządzenia latającego.

6.4.12. Wpisy mogą być wykonywane w dotychczasowych kartach sprzętu, metrykach lub książkach statków powietrznych lub innych dokumentach eksploatacyjnych urządzeń latających, jeżeli dokumenty te mogą być stosowane.

6.4.13. W przypadku urządzenia latającego wpisanego do ewidencji statków powietrznych lub urządzenia latającego oznaczonego znakami rozpoznawczymi przydzielonymi producentowi lub podmiotowi oceniającemu wyrób lub jego projekt typu, informację o dokonaniu oceny zdatności, ze wskazaniem przyjętych wymagań technicznych, oraz wydaniu pozwolenia na wykonywanie lotów, dopuszczenia do wykonywania lotów, poświadczenia zdatności do lotu lub oznaczenia zdatności podmiot oceniający przekazuje do ewidencji przed pierwszym lotem urządzenia latającego, a w przypadku kolejnej oceny zdatności do lotu – w ciągu dziesięciu dni roboczych.

Oddział 5

Kwalifikacja i zatwierdzenie typu wyrobu

6.5. Ocena techniczna i zatwierdzenie zdefiniowanych w DDP projektów typów wyrobów są prowadzone przez podmioty zatwierdzające, o których mowa w pkt 8.1:

- 1) zgodnie z ich procedurami, o których mowa w rozdziale 8;
- 2) z uwzględnieniem wymagań technicznych, co najmniej w zakresie:

- a) wytrzymałości struktury, w tym głównych elementów nośnych, co najmniej w zakresie 150% maksymalnego obciążenia operacyjnego,
 - b) prędkości powyżej 180 km/h związanych np. z badaniami rezonansowymi lub innymi mającymi zastosowanie;
- 3) dla spadochronów – zgodnie z odpowiednimi wymaganiami technicznymi w zależności od ich przeznaczenia.

Oddział 6

Cofnięcie i zawieszenie potwierdzenia zdatności do lotu

6.6. Jeżeli urządzenie latające, podzespół lub część składowa nie spełniają wymogów technicznych lub formalnych, wymaganych przy poświadczeniu zdatności do lotu, wydaniu dopuszczenia do wykonywania lotów lub pozwolenia na wykonywanie lotów, poświadczenie zdatności do lotu, dopuszczenie do wykonywania lotów lub pozwolenie na wykonywanie lotów mogą być unieważnione, cofnięte albo zawieszane przez podmiot nadzorujący lub osoby dokonujące oceny technicznej.

6.6.1. Cofnięcia i zawieszenia, o których mowa w pkt 6.6, dokonuje się przez adnotację w dokumencie zdatności w stosunku do egzemplarza urządzenia latającego.

6.6.2. Podmiot nadzorujący może w uzasadnionych przypadkach wprowadzić ograniczenia albo zakaz używania danego typu urządzenia latającego.

6.6.3. Informację o ograniczeniach albo zakazie używania danego typu urządzenia latającego podmiot nadzorujący publikuje co najmniej na swojej stronie internetowej.

Rozdział 7

Podmioty oceniające zdatność do lotu

7.1. Pozwolenie na wykonywanie lotów albo dopuszczenie do wykonywania lotów wydają, a zdatność do lotu poświadczają:

- 1) właściciel zatwierdzenia projektu typu wyrobu;
- 2) producent;
- 3) podmioty i osoby upoważnione przez producenta lub jego przedstawiciela;

- 4) podmiot wyspecjalizowany w ocenie zdadności do lotu danych urządzeń latających w zakresie niezastrzeżonym przez producenta lub właściciela zatwierdzenia projektu typu wyrobu tylko dla podmiotów przez nich upoważnionych;
- 5) podmiot zatwierdzający, o którym mowa w pkt 8.1;
- 6) mechanik:
 - a) w zakresie statków powietrznych określonych w świadectwie kwalifikacji lub licencji zgodnie z wpisem dotyczącym obsługi tych statków, także gdy kwalifikacje lub uprawnienia dotyczą statków powietrznych o większej masie,
 - b) z uprawnieniami dotyczącymi innych statków powietrznych w zakresie, w którym odbył szkolenia dotyczące urządzeń latających.

7.1.1. Zdadność do lotu może poświadczyć także użytkownik w zakresie niezastrzeżonym przez producenta wyłącznie dla wykwalifikowanych osób lub określonych podmiotów.

7.2. Podmioty lub osoby oceniające zdadność do lotu urządzeń latających w zakresie wymagającym wydania pozwolenia na wykonywanie lotów, dopuszczenia do wykonywania lotów, oznaczenia zdadności lub poświadczenia zdadności do lotu są obowiązane odpowiednio do:

- 1) prowadzenia i przechowywania ewidencji wykonanych czynności oceny zdadności do lotu, w tym wydanych dokumentów;
- 2) przechowywania dokumentów źródłowych będących podstawą wydania pozwolenia na wykonywanie lotów, dopuszczenia do wykonywania lotów, oznaczenia zdadności lub poświadczenia zdadności do lotu;
- 3) używania do poświadczeń pieczęci, która zawiera co najmniej imię i nazwisko osoby poświadczającej zdadność do lotu oraz nazwę i adres podmiotu, w ramach którego czynności oceny zdadności do lotu są wykonywane.

7.3. Podmioty lub osoby oceniające zdadność do lotu urządzeń latających, w przypadku zaprzestania działalności, przechowują ewidencję, o której mowa w pkt 7.2 ppkt 1, przez okres 3 lat od dnia dokonania ostatniego wpisu w dokumentacji urządzenia latającego, natomiast dokumentację, o której mowa w pkt 7.2 ppkt 2, przekazują właścicielowi lub użytkownikowi urządzenia latającego.

7.4. Podmiot wyspecjalizowany w ocenie zdadności do lotu danych urządzeń latających, o którym mowa w pkt 7.1 ppkt 4, posiada:

- 1) wymagania techniczne dla ocenianych podkategorii urządzeń latających i zapewnia ich dostępność,
 - 2) procedury opisujące sposoby przeprowadzania oceny urządzeń latających oraz organizację podmiotu,
 - 3) określone wymagania wobec personelu,
 - 4) wzory niezbędnych dokumentów potwierdzających ocenę urządzenia latającego,
 - 5) wzory dokumentów do bieżącej eksploatacji urządzenia latającego lub korzysta z wzorów opracowanych przez producentów
- oraz zgłasza podmiotowi nadzorującemu aktualny zakres działalności w zakresie urządzeń latających.

7.5. Podmiot wyspecjalizowany w ocenie zdolności do lotu urządzeń latających posiada i aktualizuje akceptowalne metody spełnienia wymagań technicznych.

Rozdział 8

Podmioty wykonujące ocenę techniczną projektu typu

8.1. Ocena techniczna projektów typów wyrobów i zatwierdzanie tych typów mogą być prowadzone przez podmioty, zwane dalej „podmiotami zatwierdzającymi”:

- 1) które posiadają:
 - a) opracowane wymagania techniczne dla ocenianych kategorii i podkategorii urządzeń latających lub ich podzespołów oraz akceptowalne metody ich spełnienia i zapewniają ich dostępność,
 - b) opracowane procedury opisujące sposoby przeprowadzania oceny projektów typów wyrobów i organizację lotów związanych z projektami,
 - c) określone wymagania wobec personelu,
 - d) opracowane wzory niezbędnych dokumentów potwierdzających ocenę projektu typu wyrobu i zatwierdzenie, w tym wzory dokumentów i zawartość informacji w dokumencie ustalającym wyrób, np. DDP,
 - e) wzory dokumentów do bieżącej eksploatacji urządzenia latającego lub korzystają z wzorów opracowanych przez producentów;
- 2) są wpisane do wykazu podmiotów zatwierdzających.

8.1.1. Wykaz podmiotów zatwierdzających prowadzi podmiot nadzorujący.

8.2. Zainteresowany podmiot, aby otrzymać wpis do wykazu podmiotów zatwierdzających, składa do podmiotu nadzorującego wniosek, który zawiera następujące dane:

- 1) oznaczenie podmiotu – imię i nazwisko, nazwę lub firmę w przypadku przedsiębiorcy;
- 2) siedzibę i adres albo miejsce zamieszkania;
- 3) zakres działalności, w tym kategorii i podkategorii ocenianych urządzeń latających lub ich podzespołów;
- 4) podstawowe miejsce wykonywania działalności;
- 5) oznaczenie formy prawnej prowadzonej działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej wpisowi do wykazu podmiotów zatwierdzających – w przypadku nieprowadzenia działalności gospodarczej;
- 6) numer identyfikacji podatkowej (NIP) lub numer Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), a dla podmiotów z innych państw – dokument potwierdzający dane określone w pkt 1–5;
- 7) miejsce przechowywania dokumentacji;
- 8) imię i nazwisko, funkcję i numer telefonu osoby upoważnionej do podpisywania świadectw spełnienia wymagań technicznych, zatwierdzeń i innych zaświadczeń wystawianych w związku z oceną techniczną;
- 9) imię i nazwisko, funkcję i numer telefonu osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości i zakres jej odpowiedzialności;
- 10) oświadczenia, że podmiot posiada opracowane:
 - a) wymagania techniczne dla ocenianych kategorii i podkategorii urządzeń latających lub ich podzespołów oraz akceptowalne metody ich spełnienia i zapewnia ich dostępność,
 - b) procedury opisujące sposoby przeprowadzania oceny projektów typów wyrobów i organizacji lotów związanych z projektem,
 - c) określone wymagania wobec personelu,
 - d) wzory niezbędnych dokumentów potwierdzających ocenę projektów typu wyrobu i jego zatwierdzenie, w tym wzory dokumentów i zawartość informacji w dokumencie ustalającym wyrób, np. DDP,
 - e) wzory dokumentów niezbędnych do bieżącej eksploatacji urządzenia latającego lub korzysta z wzorów opracowanych przez producentów;
- 11) oświadczenie, że dane zawarte we wniosku są kompletne i zgodne z prawdą.

8.2.1. Do wniosku dołącza się:

- 1) wzory: świadectwa spełnienia wymagań technicznych, zatwierdzenia wyrobu i innych zaświadczeń wystawianych w związku z prowadzoną oceną techniczną;
- 2) wzory pieczęci używanych w związku z oceną techniczną;
- 3) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięcioosobowym działalność podlegającą zgłoszeniu:
 - a) schemat struktury organizacyjnej związanej ze zgłaszaną działalnością,
 - b) schemat zapewnienia jakości;
- 4) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie zgłaszanej działalności informacje dotyczące:
 - a) podstawowych kooperantów wykonujących badania wyrobów i ich dane zawierające:
 - oznaczenie podmiotu – imię i nazwisko, nazwę lub firmę w przypadku przedsiębiorcy,
 - siedzibę i adres albo miejsce zamieszkania,
 - oznaczenie formy prawnej prowadzonej działalności gospodarczej lub informację o sposobie prowadzenia działalności będącej przedmiotem kooperacji – w przypadku nieprowadzenia działalności gospodarczej,
 - b) zakresu kooperacji,
 - c) sposobów kontroli zadań realizowanych przez kooperantów niewpisanych do wykazu podmiotów zatwierdzających.

8.3. Zmiana danych podanych we wniosku i w załącznikach wymaga pisemnego zgłoszenia podmiotowi nadzorującemu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia zmiany.

8.4. W przypadku niezgłoszenia zmian, o których mowa w pkt 8.3, lub prowadzenia działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami, podmiot nadzorujący ogranicza zakres wykonywanej przez podmiot zatwierdzający 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 prowadzonego wykazu podmiotów zatwierdzających.

8.5. Wykreślenie podmiotu zatwierdzającego z wykazu podmiotów zatwierdzających następuje również w przypadku zgłoszenia rezygnacji z prowadzenia działalności.

8.6. Wykaz podmiotów zatwierdzających jest jawny.

8.6.1. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w wykazie podmiotów zatwierdzających podlegają ochronie zgodnie z przepisami o tajemnicach prawnie chronionych.

8.6.2. Wykaz podmiotów zatwierdzających udostępnia się w siedzibie podmiotu nadzorującego.

8.7. Podmioty zatwierdzające są obowiązane do:

- 1) prowadzenia wykazu ocenianych wyrobów i zatwierdzonych projektów typów, w którym zamieszcza się w szczególności:
 - a) typ,
 - b) ustalenie wyrobu przez wskazanie DDP,
 - c) kategorię i podkategorię urządzenia latającego,
 - d) producenta lub właściciela zatwierdzenia projektu typu,
 - e) zakres wykonanej oceny i rodzaj wystawionego dokumentu,
 - f) podstawę zatwierdzenia (bazę certyfikacji);
- 2) przechowywania dokumentów źródłowych dotyczących oceny wyrobów.

8.8. W przypadku zaprzestania działalności podmiot zatwierdzający przekazuje innemu podmiotowi zatwierdzającemu:

- 1) wykaz, o którym mowa w pkt 8.7 ppkt 1 – niezwłocznie;
- 2) dokumenty źródłowe – po uzgodnieniu z producentem lub właścicielem zatwierdzenia projektu typu.

W przypadku braku uzgodnienia dokumenty źródłowe są przekazywane producentowi lub właścicielowi zatwierdzenia projektu typu wyrobu.

8.9. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadku występowania konfliktu interesów, konieczności ochrony danych projektowych lub własności intelektualnej, ocenę techniczną projektu typu wyrobu i jego zatwierdzenie przeprowadza Prezes Urzędu.

Rozdział 9

Lista typów zatwierdzonych urządzeń latających

9.1. Listę typów zatwierdzonych urządzeń latających prowadzi podmiot nadzorujący.

9.2. Wpisu dokonuje się na pisemny wniosek złożony przez właściciela projektu typu

wyrobu lub producenta, który posiada prawo do korzystania z projektu typu, w szczególności możliwość wprowadzania zmian w projekcie lub wnioskowania o takie zmiany.

9.3. Podstawą dokonania wpisu są następujące dokumenty złożone wraz z wnioskiem:

- 1) DDP;
- 2) zatwierdzenie wyrobu wydane przez podmiot zatwierdzający lub świadectwo spełnienia wymagań technicznych;
- 3) oświadczenie wnioskującego o posiadaniu prawa do korzystania z projektu typu wyrobu, w szczególności możliwość wprowadzania zmian w projekcie lub wnioskowania o takie zmiany;
- 4) oświadczenie wnioskującego o zapewnieniu ciągłej zdatności dla typu wyrobu przez wydawanie i publikację biuletynów serwisowych i biuletynów bezpieczeństwa, wprowadzaniu w projekcie niezbędnych zmian wynikających z eksploatacji, wykrytych wad projektu i zdarzeń lotniczych, w tym poddaniu zmian ocenie podmiotu zatwierdzającego w celu ich zatwierdzenia, a także publikacji informacji o zmianach i poinformowaniu o nich podmiotu nadzorującego.

9.4. Urządzenie latające zostaje skreślone z listy typów zatwierdzonych:

- 1) na wniosek podmiotu zatwierdzającego w przypadku cofnięcia albo zawieszenia zatwierdzenia lub świadectwa spełnienia wymagań technicznych, a także jeżeli urządzenie latające nie spełnia wymagań technicznych lub zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym;
- 2) na wniosek właściciela projektu typu wyrobu lub producenta, który posiada prawo do korzystania z projektu typu;
- 3) w przypadku skreślenia podmiotu zatwierdzającego z wykazu podmiotów zatwierdzających i nieprzyjęcia przez inny podmiot zatwierdzający dokumentów źródłowych dotyczących oceny technicznej urządzenia latającego;
- 4) w przypadku niewykonywania czynności, o których mowa w pkt 9.3 ppkt 4;
- 5) w przypadku zaprzestania działalności przez właściciela projektu typu wyrobu lub producenta, który posiada prawo do korzystania z projektu typu, w szczególności możliwość wprowadzania zmian w projekcie lub wnioskowania o takie zmiany, i nieprzejęcia tych praw i obowiązków wynikających z pkt 9.3 ppkt 4 przez inny podmiot;
- 6) w przypadku niespełniania przez urządzenie latające wymagań technicznych;

- 7) jeżeli urządzenie latające zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym.
- 9.5. Skreślenie z listy typów zatwierdzonych może być poprzedzone zawieszeniem projektu typu w eksploatacji i wprowadzeniem działań korygujących do projektu.
- 9.6. Typ urządzenia latającego zawiesza się w przypadku konieczności wprowadzenia ze względów bezpieczeństwa poważnych zmian w projekcie typu wyrobu.
- 9.6.1. Poważną zmianą jest zmiana niebędąca zmianą drobną.
- 9.6.2. Drobna zmiana jest zmiana, która nie ma znaczącego wpływu na masę, wyważenie, wytrzymałość konstrukcji, niezawodność, charakterystyki eksploatacyjne lub inne właściwości mające wpływ na zdatność wyrobu do lotu.
- 9.7. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadku występowania konfliktu interesów, konieczności ochrony danych projektowych lub własności intelektualnej, listę niektórych typów zatwierdzonych urządzeń latających prowadzi Prezes Urzędu.

Rozdział 10

Minimalna zawartość niektórych dokumentów i oznaczeń

- 10.1. DDP zawiera w szczególności:
- 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 producenta;
 - 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 podręcznika użytkownika lub odpowiednio instrukcji użytkownika 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 producenta 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 producenta;
- 13) numer i wydanie DDP.

10.2. Tabliczka znamionowa zawiera w szczególności:

- 1) informacje wymagane przez mające zastosowanie normy i wymagania techniczne, które dla wyrobu stosuje producent, oraz
- 2) poniższe informacje:
 - a) typ, model lub nazwę wyrobu,
 - b) nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) określenie wyrobu,
 - f) maksymalną masę startową (MTOM) kompletnego urządzenia latającego lub maksymalne obciążenie użytkowe w przypadku podzespołu lub części,
 - g) numer certyfikatu albo zatwierdzenia wyrobu, jeżeli uzyskano,
 - h) deklarację producenta o zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami technicznymi lub normą – w przypadku braku certyfikatu albo zatwierdzenia.

10.3. Oznaczenie zdolności może być także częścią tabliczki znamionowej.

10.4. Oznaczenie zdolności zawiera w szczególności informacje o:

- 1) podzespole, w tym:

- a) typ, model lub nazwę podzespołu,
 - b) nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) określenie podzespołu,
 - e) MTOM lub obciążenie użytkowe,
 - f) numer certyfikatu albo zatwierdzenia, jeżeli wystawiono;
- 2) zdatności do lotów, w tym:
- a) stwierdzenie zdatności do lotów,
 - b) termin ważności zdatności,
 - c) poświadczenie, w tym pieczęć i podpis,
 - d) nazwę podmiotu, w ramach którego stwierdza się zdatność do lotów,
 - e) numer w ewidencji wykonanych czynności prowadzonej przez podmiot dokonujący oceny.

10.5. Karta lotni lub paralotni zawiera w szczególności informacje o:

- 1) wyrobie, w tym:
 - a) typ, model lub nazwę,
 - b) nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) klasę lub przeznaczenie,
 - f) MTOM,
 - g) numer certyfikatu albo zatwierdzenia, jeżeli wystawiono;
- 2) zdatności do lotów, w tym:
 - a) datę poświadczenia zdatności do lotów,
 - b) termin ważności zdatności,
 - c) imię i nazwisko osoby dokonującej oceny i poświadczenia,
 - d) nazwę podmiotu, w ramach którego dokonywana jest ocena.

10.6. Dokumentami, w których poświadczą się zdatność do lotu spadochronów, są następujące karty sprzętu spadochronowego:

- 1) karta zestawu spadochronowego – stanowiąca dokument poświadczenia kompletacji i ułożenia do skoku;
- 2) karta czaszy głównej – stanowiąca dokument montażu odpowiednio czaszy głównej lub spadochronu głównego;

- 3) karta spadochronu innego przeznaczenia – stanowiąca dokument poświadczenia zdolności do lotu spadochronu nieprzeznaczonego do wykonywania skoków.

10.6.1. Karta zestawu spadochronowego zawiera w szczególności informacje o:

- 1) czaszy zapasowej, spadochronie zapasowym lub spadochronie ratowniczym:
 - a) typ, model lub nazwę i rozmiar,
 - b) oznaczenie lub nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) numer certyfikatu lub innego właściwego dokumentu, z podaniem państwa wydającego,
 - f) termin ważności ułożenia czaszy, imię, nazwisko i poświadczenie osoby dokonującej wpisu oraz nazwę lub identyfikator podmiotu, w ramach którego wykonano czynności;
- 2) systemie uprząż-pokrowiec:
 - a) typ, model i rozmiar,
 - b) oznaczenie lub nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,
 - d) datę produkcji,
 - e) numer certyfikatu lub innego właściwego dokumentu, z podaniem państwa wydającego;
- 3) kompletacji 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 wykonania kompletacji, przeglądu lub montażu,
 - c) imię, nazwisko i poświadczenie osoby dokonującej wpisu,
 - d) nazwę lub identyfikator podmiotu, w ramach którego wykonano czynności.

10.6.2. Karta czaszy głównej lub spadochronu głównego zawiera w szczególności informacje o:

- 1) czaszy głównej lub spadochronie głównym:
 - a) typ, model lub nazwę i rozmiar,
 - b) oznaczenie lub nazwę producenta,
 - c) numer fabryczny,

- d) datę produkcji,
 - e) numer certyfikatu lub innego właściwego dokumentu, z podaniem państwa wydającego;
- 2) montażu 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 uprzężą) – jeżeli jest to kompletny, stanowiący całość spadochron główny,
 - c) datę wykonania kompletacji, przeglądu lub montażu,
 - d) imię, nazwisko i poświadczenie osoby dokonującej wpisu,
 - e) nazwę lub identyfikator podmiotu, w ramach którego wykonano czynności.

10.6.3. Karta spadochronu innego przeznaczenia zawiera w szczególności informacje o:

- 1) przeznaczeniu spadochronu lub systemu spadochronowego i ograniczeniach jego użycia oraz:
- a) typ, model lub nazwę 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 lub innego właściwego dokumentu, z podaniem państwa wydającego;
- 2) montażu i poświadczeniu zdatności spadochronu, w tym:
- a) termin ważności ułożenia spadochronu,
 - b) imię, nazwisko i poświadczenie osoby dokonującej wpisu,
 - c) nazwę lub identyfikator podmiotu, w ramach którego wykonano czynności.

10.7. Wpis do karty odnotowuje się odpowiednio w ewidencji, o której mowa w pkt 5.2 ppkt 1 i pkt 7.2 ppkt 1.

Rozdział 11**Przykładowa książka urządzenia latającego**

(Format A5)

(strona 1)

KSIĄŻKA URZĄDZENIA LATAJĄCEGO

Kategoria

Podkategoria

nr w ewidencji statków powietrznych

		-				
--	--	---	--	--	--	--

Znak rozpoznawczy

(strona 2)

(Kompletne urządzenie latające)

Typ: Producent:

NR fabryczny: Data produkcji:

.....
(w przypadku konstrukcji amatorskiej – nazwa stowarzyszenia lub imię i nazwisko oraz adres wykonawcy)

(Poniżej dane głównego podzespołu, na którym powstaje siła nośna, w przypadku urządzenia latającego składającego się z odrębnie wytworzonych podzespołów, w szczególności skrzydła motolotni lub paraplenu, powłoki balonu lub zespołu wirnika nośnego wiatrakowca)

Podzespół: Typ: Producent:

NR fabryczny: Data produkcji:

.....
(właściciel lub producent urządzenia latającego).....
(podpis)

(strona 3)

typ	nr fabryczny													
I. WPIS DO EWIDENCJI STATKÓW POWIETRZNYCH														
<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">(data wpisu - dzień, miesiąc, rok)</p>									<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">(nr w ewidencji)</p>					
<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100px; height: 20px; text-align: center;">ZNAK ROZPOZNAWCZY</td> </tr> </table>	ZNAK ROZPOZNAWCZY	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px; text-align: center;">-</td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table>			-									
ZNAK ROZPOZNAWCZY														
		-												
(pieczęć) (data i podpis osoby wypełniającej)													

(strona 4 i 5)

typ	nr fabryczny	S	P	-				
II. WŁAŚCICIEL URZĄDZENIA LATAJĄCEGO								
Właściciel			Data			Podpisy		
imię i nazwisko albo nazwa (firma)	adres	dzień	miesiąc	rok	nabywcy	zbywcy		
I								
II								
III								
IV								
V								

(strona 14)

typ	nr fabryczny	S	P	-				
VII. POZWOLENIE NA WYKONYWANIE LOTÓW <i>(potwierdzenie zdatności do lotu tylko dla typów z listy typów zatwierdzonych urzędzeń latających)</i>								
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>Dokument niniejszy stwierdza, że statek powietrzny został uznany za zdalny do lotu, jest wpisany do ewidencji statków powietrznych i dopuszczony do użytkowania z podanymi niżej ograniczeniami. Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdatności do lotu w znaczeniu Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Ważność niniejszego dokumentu jest uwarunkowana aktualnością pozwolenia na wykonywanie lotów (str. 15–18 niniejszej książki).</p> </div> <div style="width: 48%;"> <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> </div> </div>								
pieczęć oceniającego			data			podpis		
Ograniczenia użytkowania								

(strony 15–18)

typ	nr fabryczny	S	P	-				
VIII. WAŻNOŚĆ POZWOLENIA NA WYKONYWANIE LOTÓW <i>(potwierdzenie zdatności do lotu)</i>								
Imię i nazwisko oceniającego	Data kontroli <small>(dzień, miesiąc, rok)</small>	Termin ważności <small>(dzień, miesiąc, rok)</small>	Pieczętka i podpis oceniającego					

(strona 19)

typ	nr fabryczny	S	P	-				
IX. DOPUSZCZENIE DO WYKONYWANIA LOTÓW <i>(potwierdzenie zdatności do lotu)</i>								
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>Dokument niniejszy stwierdza, że statek powietrzny został uznany za zdalny do lotu, jest wpisany do ewidencji statków powietrznych i dopuszczony do użytkowania z podanymi niżej ograniczeniami. Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdatności do lotu w znaczeniu Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Ważność niniejszego dokumentu jest uwarunkowana aktualnością dopuszczenia do wykonywania lotów (str. 20–23 niniejszej książki).</p> </div> <div style="width: 48%;"> <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 20 to 23 of this Log Book).</p> </div> </div>								
<div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <div style="width: 30%; border-bottom: 1px dotted black; text-align: center;">pieczęć oceniającego</div> <div style="width: 30%; border-bottom: 1px dotted black; text-align: center;">data</div> <div style="width: 30%; border-bottom: 1px dotted black; text-align: center;">podpis</div> </div>								
Ograniczenia użytkowania								

(strony 20–23)

typ	nr fabryczny	S	P	-				
X. WAŻNOŚĆ DOPUSZCZENIA DO WYKONYWANIA LOTÓW <i>(potwierdzenie zdatności do lotu)</i>								
Imię i nazwisko oceniającego	Data kontroli <small>(dzień, miesiąc, rok)</small>	Termin ważności <small>(dzień, miesiąc, rok)</small>	Pieczętka i podpis oceniającego					

(strony 146–190)

typ		nr fabryczny		S	P	-			
XII. OBSŁUGA TECHNICZNA, PRZEGLĄDY, NAPRAWY, REALIZACJA BIULETYNÓW									
LP.	Data	Łączny czas lotów	Szczegóły wykonanych czynności (nazwa i opis czynności, użyte części i materiały)	Poświadczenie (imię, nazwisko i podpis)					

(strona 191)

typ		nr fabryczny		S	P	-			
XIII. POŚWIADCZENIE ZDATNOŚCI DO LOTU <i>(potwierdzenie zdatności do lotu)</i>									
<p>Dokument niniejszy stwierdza, że ten statek powietrzny spełnia wskazane w wyszczególnieniu wymagania techniczne oraz że na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności został uznany za zdatny do wykonywania lotów zgodnie ze wskazanymi w wyszczególnieniu ograniczeniami (<i>określić lub wskazać właściwy dokument</i>) i wydano poniższe poświadczenie zdatności z określonym terminem ważności oraz godzinami lotu, w zależności, co nastąpi wcześniej (str. 192–197 niniejszej książki).</p> <p>Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdatności do lotu w znaczeniu Załącznika 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.</p>									
LP.	Wyszczególnienie			Wydano (data) Godzin/słownie Ważność (data)		Poświadczenie zdatności (pieczęć i podpis)			

(strony 192–197)

typ	nr fabryczny	S	P	-			
XIII. POŚWIADCZENIE ZDATNOŚCI DO LOTU (potwierdzenie zdatności do lotu)							
LP.	Wyszczególnienie	Wydano (data) Godzin/słownie Ważność (data)	Poświadczenie zdatności (pieczęć i podpis)				

(strona 198)

XIV. ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI URZĄDZENIA LATAJĄCEGO

- 1) Książka urządzenia latającego jest dokumentem urządzenia latającego i jest przekazywana razem z nim.
- 2) W przypadku rozdzielenia skrzydła lub innego głównego podzespołu, na którym powstaje siła nośna z miejscem załogi lotniczej (w szczególności z wózkiem motolotni, koszem lub uprzężą balonu), książka pozostaje ze skrzydłem lub innym głównym podzespołem, na którym powstaje siła nośna.
- 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 urządzenia latającego z ewidencji statków powietrznych jest przechowywana przez użytkownika urządzenia latającego.
- 6) Za prawidłowe dokonywanie wpisów do książki odpowiedzialny jest użytkownik urządzenia latającego.
- 7) Wpisy należy robić atramentem lub długopisem. Omyłki należy przekreślić kolorem czerwonym i podpisać.
- 8) Wpisów dokonuje:
 - 1) Strony 1 i 2 właściciel albo producent urządzenia latającego
 - 2) Strony 3–5 właściciel urządzenia latającego
 - 3) Strony 6–13 producent lub obsługujący urządzenie latające
 - 4) Strona 14–23 podmiot oceniający zdatność do lotu
 - 5) Strony 24–145 odpowiednio obsługujący, podmiot oceniający zdatność do lotu i pilot
 - 6) Strony 146–190 obsługujący urządzenie latające
 - 7) Strony 191–197 podmiot oceniający zdatność do lotu

(strona 199)

XIV. ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI URZĄDZENIA LATAJĄCEGO

- 9) Poświadczenie zdatności do lotu dla kategorii amatorskiej, eksperymentalnej oraz pozostałych kategorii urządzeń latających wykonanych w pojedynczym egzemplarzu wystawia się po zapoznaniu się ze szczegółowymi zasadami określonymi w załączniku nr 5a do rozporządzenia 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, nie dłużej niż na rok oraz kolejno na 10, 20, 20, 50 i co 100 godzin lotu.
- 10) Poświadczenia zdatności do lotu do lotów z prędkościami powyżej 180 km/h nie wydaje się przed wylataniem 50 godzin nalotu bez wystąpienia zdarzeń lotniczych związanych z wadami projektu, wadami wykonania wyrobu lub niewłaściwymi zapisami instrukcji oraz bez wystąpienia zapisów z eksploatacji o spostrzeżeniach lub zachowaniach urządzenia latającego nieakceptowalnych przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu.
- 11) Poświadczenie zdatności do lotu dla lotów z prędkościami powyżej 180 km/h wystawia się nie dłużej niż na rok oraz kolejno na 10, 20, 20, 50 i co 100 godzin lotu.
- 12) W okresie do wylatania 100 godzin oraz 50 godzin od czasu uzyskania poświadczenia zdatności do lotu na loty z prędkościami powyżej 180 km/h obowiązują szczegółowe zapisy z eksploatacji, w tym przebiegu lotu oraz zaobserwowanych zjawisk nietypowych i wyników szczegółowych przeglądów przed lotem i po locie, w szczególności stwierdzone usterki, wady projektu, wady wykonania, niewłaściwe zapisy instrukcji, spostrzeżenia lub zachowania urządzenia nieakceptowalne przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu, zdarzenia lotnicze, zalecenia, wnioski o działania korygujące lub poprawienie konfiguracji urządzenia (w dziale XI odpowiednio zgodnie z wymaganiami przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotów). Zapisy mogą być wykonywane bezpośrednio lub w przypadku dużej ich objętości poprzez wskazanie dokumentów źródłowych (sprawozdań, protokołów etc.).
- 13) Brak szczegółowych zapisów dotyczących eksploatacji lub wystąpienie zdarzeń lotniczych związanych z wadami projektu, wadami wykonania wyrobu lub niewłaściwymi zapisami instrukcji, lub wystąpienie zapisów z eksploatacji o spostrzeżeniach lub zachowaniach urządzenia latającego nieakceptowalnych przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu powoduje konieczność wprowadzenia działań korygujących, w tym poprawienia konfiguracji urządzenia latającego, a następnie ponownego zastosowania wymagań określonych w pkt 9 i 11.

(strona 200)

XIV. ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI URZĄDZENIA LATAJĄCEGO

- 14) Dopuszczenie do wykonywania lotów może być wydane w każdej kategorii dla egzemplarza:
 - 1) urządzenia latającego, którego typ jest na liście typów zatwierdzonych, po potwierdzeniu jego zdatności do lotu zgodnie z danymi producenta;
 - 2) urządzenia latającego, którego typu nie ma na liście typów zatwierdzonych, po potwierdzeniu jego zdatności do lotu zgodnie z wymaganiami technicznymi, jednak wymaga się dla ocenianej konfiguracji:
 - a) co najmniej jednego roku eksploatacji egzemplarza,
 - b) udokumentowania co najmniej 100 godzin lotu,
 - c) ostatecznej wersji instrukcji z danymi potwierdzonymi w dotychczasowej eksploatacji,
 - d) braku w okresie ostatnich 100 godzin lotu oraz 12 miesięcy:
 - zdarzeń lotniczych związanych z wadami projektu lub wadami wykonania wyrobu oraz niewłaściwymi zapisami instrukcji,
 - zapisów z eksploatacji o spostrzeżeniach lub zachowaniach urządzenia latającego nieakceptowalnych przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu,
 - e) zaświadczenia z próby o wytrzymałości struktury, w tym głównych elementów nośnych, co najmniej w zakresie maksymalnego obciążenia operacyjnego,
 - f) zaświadczenia o spełnieniu wymagań technicznych związanych z lotem z prędkościami powyżej 180 km/h – w przypadku prędkości powyżej 180 km/h.

- 15) Dopuszczenie do wykonywania lotów może być wydane dla egzemplarza urządzenia latającego, którego typ jest na liście typów zatwierdzonych, po zapoznaniu się ze szczegółowymi zasadami określonymi w załączniku 5a do rozporządzenia, potwierdzeniu jego zdatności do lotu zgodnie z danymi producenta.
- 16) Pozwolenie na wykonywanie lotów może być wydane dla urządzenia latającego w kategorii kwalifikowanej, repliki, historycznej lub eksperymentalnej, zgodnego z typem, który jest na liście typów zatwierdzonych, po zapoznaniu się ze szczegółowymi zasadami określonymi w załączniku nr 5a do rozporządzenia i potwierdzeniu zgodności z typem, zgodnie z zasadami ustalonymi dla określania zdatności do lotu tych urządzeń latających przez producenta lub właściciela zatwierdzenia projektu typu.

(strona 201)

SPIS ROZDZIAŁÓW KSIĄŻKI URZĄDZENIA LATAJĄCEGO

	Strony:
I. Wpis do ewidencji statków powietrznych.....	3
II. Właściciel urządzenia latającego.....	4 i 5
III. Wyposażenie urządzenia latającego.....	6–9
IV. Wózek lub inny podzespół.....	10
V. Silnik.....	11
VI. Śmigło.....	12 i 13
VII. Pozwolenie na wykonywanie lotów.....	14
VIII. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów.....	15–18
IX. Dopuszczenie do wykonywania lotów.....	19
X. Ważność dopuszczenia do wykonywania lotów.....	20–23
XI. Dziennik pracy.....	24–145
XII. Obsługa techniczna, przeglądy, naprawy, realizacja biuletynów.....	146–190
XIII. Poświadczenie zdatności do lotu.....	191–197
XIV. Zasady prowadzenia książki urządzenia latającego.....	198–200
Spis rozdziałów Książki Urządzenia Latającego.....	201

SPOSÓB PROWADZENIA EWIDENCJI STATKÓW POWIETRZNYCH, ZAWARTOŚĆ ŚWIADECTWA
EWIDENCJI, TRYB SKŁADANIA WNIOSKÓW O WPIS DO EWIDENCJI I ZGŁASZANIA ZMIANY DANYCH
EWIDENCYJNYCH, ZNAKI ROZPOZNAWCZE I INNE ZNAKI I NAPISY STATKÓW POWIETRZNYCH
ORAZ ICH OPIS I ROZMIESZCZENIE

Rozdział 1

Sposób prowadzenia ewidencji statków powietrznych, zawartość świadectwa ewidencji oraz tryb składania wniosków o wpis do ewidencji i zgłaszania zmiany danych ewidencyjnych

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) zapisy elektroniczne – dotyczą statków powietrznych wpisanych do ewidencji.

1.2.1. Zgłoszenie do ewidencji statków powietrznych dla statku powietrznego wymienionego:

- 1) w § 5 ust. 1 rozporządzenia, z wyłączeniem motolotni, zawiera:
 - a) 2 fotografie urządzenia latającego (z przodu i z boku) o wymiarach 10 × 15 cm lub ich zapis cyfrowy,
 - b) imię i nazwisko albo nazwę (firmę) oraz adres zamieszkania albo siedziby i korespondencyjny właściciela urządzenia latającego,
 - c) imię i nazwisko albo nazwę (firmę) oraz adres zamieszkania albo siedziby i korespondencyjny osoby faktycznie władającej urządzeniem latającym na podstawie umowy z właścicielem,
 - d) dane urządzenia latającego obejmujące:
 - typ, model lub nazwę,
 - oznaczenie fabryczne, jeżeli jest inne niż w tiret pierwszym,
 - podkategorię i kategorię zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych,
 - producenta urządzenia latającego – imię i nazwisko albo nazwę i adres,
 - serię i numer fabryczny,
 - aktualne podstawowe dane techniczne urządzenia latającego pozwalające określić jego rodzaj i charakterystykę, np.:
 - – masę,
 - – rodzaj napędu,
 - – rodzaj konstrukcji,
 - – liczbę miejsc,
 - e) dokumenty potwierdzające istnienie wobec urządzenia latającego prawa własności i ograniczonych praw rzeczowych;

- 2) w § 5 ust. 2 rozporządzenia oraz motolotni zawiera:
 - a) fotografię urządzenia latającego lub jej zapis cyfrowy,
 - b) imię i nazwisko albo nazwę (firmę) oraz adres zamieszkania albo siedziby i korespondencyjny właściciela urządzenia latającego,
 - c) imię i nazwisko albo nazwę (firmę) oraz adres zamieszkania albo siedziby i korespondencyjny osoby faktycznie władającej urządzeniem latającym na podstawie umowy z właścicielem,
 - d) dane urządzenia latającego obejmujące:
 - typ, model lub nazwę,
 - oznaczenie fabryczne, jeżeli jest inne niż w tiret pierwszym,
 - podkategorię i kategorię zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych,
 - producenta urządzenia latającego – imię i nazwisko albo nazwę i adres,
 - serię i numer fabryczny,
 - aktualne podstawowe dane techniczne urządzenia latającego pozwalające określić jego rodzaj i charakterystykę, np.:
 - – masę,
 - – rodzaj napędu,
 - – rodzaj konstrukcji,
 - – liczbę miejsc.

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 Lotnictwa Cywilnego albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy wzywa zgłaszającego do uzupełnienia zgłoszenia w terminie 14 dni od dnia wezwania pod rygorem pozostawienia zgłoszenia bez rozpatrzenia.

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

1.3.2. Świadectwo ewidencji zawiera:

- 1) dane urządzenia latającego obejmujące:
 - a) typ, model lub nazwę,
 - b) oznaczenie fabryczne, jeżeli jest inne niż w lit. a,
 - c) podkategorię i kategorię zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych,
 - d) producenta urządzenia latającego – imię i nazwisko albo nazwę i adres,
 - e) serię i numer fabryczny;
- 2) imię i nazwisko albo nazwę (firmę) oraz adres zamieszkania albo siedziby właściciela urządzenia latającego;
- 3) datę wpisania do ewidencji statków powietrznych;
- 4) nazwę podmiotu wystawiającego świadectwo;
- 5) podpis osoby upoważnionej do wydania świadectwa;
- 6) miejsce na ewentualne adnotacje lub uwagi;

- 7) numer w ewidencji statków powietrznych;
- 8) znak rozpoznawczy.

1.3.3. Potwierdzenie wydania świadectwa ewidencji wpisuje się w książce urzędnika latającego.

1.3.4. Przydział znaków rozpoznawczych na potrzeby oceny zdolności do lotu urządzeń latających, na wniosek złożony przez producenta lub podmiot dokonujący oceny zdolności urządzeń latających, potwierdza się wydaniem zaświadczenia.

1.4.1. Zgłoszenia zmiany danych dokonuje się w formie pisemnego wniosku, z dołączonym do niego świadectwem ewidencji oraz dokumentami potwierdzającymi te zmiany.

1.4.2. Zgłoszenie zmiany danych powoduje konieczność wydania nowego świadectwa ewidencji.

Rozdział 2

Znaki rozpoznawcze dla statku powietrznego wpisanego do ewidencji statków powietrznych

- 2.1. Znakiem rozpoznawczym jest znak przynależności państwowej oraz znak ewidencyjny. Znak ewidencyjny składa się z grupy liter albo cyfr.
 - 2.1.1. Znak przynależności państwowej umieszcza się przed znakiem ewidencyjnym. Oba znaki rozdziela się poziomą kreską.
 - 2.1.2. Znakiem polskiej przynależności państwowej są litery „SP”.
 - 2.1.3. Znak ewidencyjny składający się z liter nie może zaczynać się od litery Q oraz tworzyć grupy liter sygnału niebezpieczeństwa SOS lub podobnych sygnałów, a także grupy liter: XXX, PAN i TTT, oraz zawierać liter: A, E, Ć, J, Ł, Ń, Ó, Ś, Ź i Ż.
- 2.2. Statki powietrzne wymienione w pkt 1.2.1 otrzymują znak ewidencyjny złożony z grupy czterech liter.
- 2.3. Po wykreśleniu statku powietrznego z ewidencji statków powietrznych usuwa się znaki rozpoznawcze z tego statku.

Rozdział 3

Roźmieszczenie i opis znaków rozpoznawczych

- 3.1.1. Znaki rozpoznawcze statków powietrznych umieszcza się 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 rozpoznawcze umieszcza się 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 rozpoznawczych mają tę samą wielkość.
- 3.2.2. Wysokość znaków rozpoznawczych umieszczonych na skrzydłach jest nie mniejsza niż 50 cm.
 - 3.2.2.1. Na statku powietrznym wymienionym w pkt 1.2.1 ppkt 2 wysokość znaków rozpoznawczych umieszczonych na skrzydle jest nie mniejsza niż 30 cm.
- 3.2.3. Wysokość znaków rozpoznawczych umieszczonych na kadłubie jest nie mniejsza niż 15 cm.
- 3.2.4. Jeżeli statek powietrzny nie posiada elementów konstrukcyjnych wymienionych w pkt 3.2.2 lub 3.2.3 albo jeżeli elementy te mają zbyt małe wymiary, znak rozpoznawczy powinien być umieszczony w sposób umożliwiający identyfikację statku powietrznego.
- 3.3. Do oznakowania statków powietrznych używa się wielkich liter alfabetu łacińskiego i cyfr arabskich. Litery i cyfry są proste, bez ozdób.
 - 3.3.1. Szerokość każdej litery lub cyfry, oprócz litery I, M, W i cyfry 1, i długość poziomej kreski stanowi $\frac{4}{6}$ wysokości litery lub cyfry. Szerokość litery I stanowi $\frac{1}{6}$ wysokości litery, szerokość litery M – $\frac{5}{6}$ wysokości litery, szerokość litery W – $\frac{6}{6}$ wysokości litery, a szerokość cyfry 1 – $\frac{2}{6}$ wysokości cyfry.
 - 3.3.2. Litery, cyfry i kreski poziome wykonuje się pełnymi liniami w kolorze wyraźnie kontrastującym z kolorem tła. Grubość linii stanowi $\frac{1}{6}$ wysokości litery lub cyfry.
 - 3.3.3. Każda litera i cyfra jest oddzielona od innej poprzedniej lub następnej odstępem nie mniejszym niż $\frac{1}{4}$ szerokości litery lub cyfry. Kreskę poziomą traktuje się w tym zakresie jak literę lub cyfrę.

Rozdział 4

Inne znaki i napisy na statkach powietrznych

- 4.1. Znaki i napisy inne niż znaki rozpoznawcze umieszcza się na statkach powietrznych w odległości nie mniejszej niż 50 cm od znaków rozpoznawczych.
- 4.2. W przypadku gdy znaki i napisy inne niż znaki rozpoznawcze umieszcza się w jednej linii ze znakami rozpoznawczymi, ich wielkość nie może przekraczać 0,8 wielkości znaków rozpoznawczych.