

**ROZPORZĄDZENIE**

**MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia .....2013 r.

**w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem EASA**

Na podstawie art. 53 c ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa przepisy techniczne i eksploatacyjne dla statków powietrznych kategorii specjalnej nieobjętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), w tym:

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

**§ 2.** Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie - rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze;
- 2) Prezesie Urzędu - rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) Urzędzie - rozumie się przez to Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 4) EASA- rozumie się przez to Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego;
- 5) wnioskującym - rozumie się przez to właściciela lub użytkownika statku powietrznego, który złożył do Prezesa Urzędu wniosek o wydanie pozwolenia na

- wykonywanie lotów lub wniosek o objęcie nadzorem lotniczym budowy statku powietrznego;
- 6) pozwoleniu na wykonywanie lotów – rozumie się przez to pozwolenie, o którym mowa w art. 53 a ust. 1 ustawy;
  - 7) statku powietrznym – rozumie się przez to statek powietrzny, o którym mowa w art. 53 a ust. 2 ustawy lub jego podzespół;
  - 8) budowie statku powietrznego - rozumie się przez to budowę, odbudowę, przebudowę, przekwalifikowanie, przywrócenie do użytkowania statku powietrznego lub jego podzespołu;
  - 9) posiadaczu certyfikatu lub zatwierdzenia - rozumie się przez to podmiot, któremu wydano certyfikat lub zatwierdzenie w zakresie projektu typu statku powietrznego, projektowania, produkcji lub obsługi;
  - 10) zatwierdzeniu lub certyfikacie typu (Type Certificate) – rozumie się przez to dokument zawierający opis projektu typu, ograniczenia użytkowe, arkusz danych do certyfikatu typu w zakresie zdatności do lotu oraz, w przypadku gdy ma zastosowanie, arkusz danych w zakresie hałasu i emisji spalin, mającą zastosowanie podstawę wymagań technicznych, wymagania, ze względu na ochronę środowiska oraz wszelkie inne warunki lub ograniczenia określone dla statku powietrznego we właściwych specyfikacjach i wymaganiach ochrony środowiska;
  - 11) uzupełniającym certyfikacie typu (Supplemental Type Certificate) - rozumie się przez to dokument zawierający opis zmiany poważnej w projekcie typu oraz spełnienie warunków zdatności do lotu w zakresie specyfikacji certyfikacyjnych oraz wszelkie inne warunki lub ograniczenia, określone dla statku powietrznego we właściwych specyfikacjach;
  - 12) projekcie typu (Type Design) - rozumie się przez to zbiór dokumentów zawierający: opis projektu, rysunki i specyfikacje oraz ich wykazy niezbędne do zdefiniowania układu, cech konstrukcyjnych i charakterystyk statku powietrznego, dla którego wykazane jest spełnienie podstawy wymagań technicznych, informacje o materiałach, procesach i metodach produkcji oraz montażu, informacje o ograniczeniach zdatności do lotu w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu oraz, w przypadku gdy ma to zastosowanie, informacje dotyczące charakterystyk hałasowych, upustu paliwa i emisji spalin;
  - 13) podstawie wymagań technicznych – rozumie się przez to uzgodnione z Prezesem Urzędu i przyjęte przez wnioskującego do stosowania wymagania techniczne w

zakresie zdatności do lotu, których spełnienie będzie wykazane przez wnioskującego w procesie budowy i uznania zdatności do lotu statku powietrznego pojedynczego lub w kilku egzemplarzach albo zatwierdzenia typu statku powietrznego z zamiarem ich seryjnego wytwarzania;

- 14) świadectwie oględzin – rozumie się przez to dokument na podstawie, którego dopuszcza się statek powietrzny do wykonania lotu próbnego-kontrolnego lub lotów próbnych-doświadczalnych;
- 15) podzespołach statku powietrznego – rozumie się przez główne elementy składowe statku powietrznego takie jak: silnik, śmigło, wirnik, przekładnia główna, kadłub, skrzydło, usterzenia, stery, łoża silnikowe, układy sterowania, podwozie;
- 16) modyfikacji – rozumie się przez to każdą wprowadzaną przez wnioskującego zmianę do dokumentacji projektu typu lub dokumentacji konstrukcyjnej statku powietrznego, zgodnie z którą statek powietrzny poddawany jest przebudowie;
- 17) specyfikacjach certyfikacyjnych – rozumie się przez to zbiór szczegółowych przepisów określających wymagania techniczne w zakresie zdatności do lotu statku powietrznego;
- 18) zmianie poważnej – rozumie się przez to każdą zmianę nie będącą zmianą drobną tj. taką, która nie ma istotnego wpływu na właściwości statku powietrznego w szczególności takie jak: ciężar, położenie środka ciężkości, stateczność statyczną i dynamiczną, parametry osiągow i charakterystyki w locie, wytrzymałość, zmęczenie i niezawodność;
- 19) warunkach specjalnych – rozumie się przez to uzgodnione z Prezesem Urzędu dodatkowe, szczegółowe wymagania techniczne jakie musi spełnić statek powietrzny w przypadku, gdy jest przeznaczony do użytkowania w niestandardowych warunkach otoczenia (takich jak skrajne warunki klimatyczne, podwyższona wilgotność, oblodzenie, zapylenie powietrza) lub, gdy jego konstrukcja posiada nietypowe cechy, nieobjęte lub nieprzewidziane w standardowych wymaganiach przepisów zdatności do lotu, tzw. specyfikacjach certyfikacyjnych;
- 20) wykonanie w warunkach profesjonalnych - rozumie się przez to wykonanie zgodnie z mającymi zastosowanie warunkami technicznymi przez osobę o odpowiednich kwalifikacjach;
- 21) ELA 1 lub ELA 2 („European Light Aircraft”) – rozumie się przez to załogowy europejski lekki statek powietrzny, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającym przepisy wykonawcze

dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85);

- 22) certyfikacie – rozumie się przez to wszelkie formy zatwierdzenia lub uznania, że statek powietrzny, organizacja lub osoba spełnia mające zastosowanie wymagania techniczne, w tym wynikające z niniejszego rozporządzenia, jak również posiada wymagane dokumenty;
- 23) rozporządzeniu w sprawie wykonywania lotów próbnych - rozumie się przez to rozporządzenie wydane na podstawie art. 53 c ust. 2 ustawy;
- 24) rozporządzeniu 216/2008 – rozumie się przez to rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. U. L 79 z 19.3.2008, str. 1-49);
- 25) Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - rozumie się przez to Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm<sup>1)</sup>);
- 26) amatorskim statku powietrznym – rozumie się przez to statek powietrzny, o którym mowa lit. c załącznika II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE;
- 27) locie VFR w dzień lub w nocy – rozumie się przez to lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością w dzień lub w nocy;
- 28) locie IFR w dzień lub w nocy - rozumie się przez to lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów w dzień lub w nocy;
- 29) deklaracji zgodności lub świadectwie zgodności (Statement of Conformity) - rozumie się przez to oświadczenie o zgodności seryjnego egzemplarza statku powietrznego

---

<sup>1)</sup> Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528, z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

lub jego podzespołu z certyfikatem typu lub dokumentacją typu, wydane przez producenta;

30) MTOM – rozumie się przez to maksymalną masę startową;

31) Part M – rozumie się przez to załącznik I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. WE L 315 z 28.11.2003, Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 541);

32) Part 66 - rozumie się przez to załącznik III do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania.

## **Rozdział I**

### **Rodzaje statków powietrznych kategorii specjalnej**

§ 3. Wyróżnia się następujące rodzaje statków powietrznych kategorii specjalnej:

- 1) S1 - budowane według nowego, nie wypróbowanego uprzednio projektu;
- 2) S2 - budowane według dokumentacji będącej już podstawą do budowy statku powietrznego lub jego podzespołu, który został uprzednio dopuszczony do użytkowania;
- 3) S3 - budowane z zestawów, według których zbudowano już i wypróbowano statek powietrzny lub jego podzespół;
- 4) S4 - historyczne statki powietrzne lub ich podzespoły budowane lub odbudowywane zgodnie z oryginalną dokumentacją techniczną (zarówno cywilne jak i wojskowe), które były uprzednio dopuszczone do użytkowania jako cywilne lub wojskowe;
- 5) S5 - historyczne statki powietrzne lub ich podzespoły budowane według odtworzonej i opracowanej na nowo dokumentacji konstrukcyjnej i eksploatacyjnej (tzw. repliki);
- 6) S6 - statki powietrzne lub ich podzespoły doświadczalne lub nowatorskie, posiadające

nietypowe cechy lub rozwiązania konstrukcyjne lub aerodynamiczne.

## **Rozdział II**

### **Sposób postępowania przy wydawaniu, odnawianiu ważności oraz zawieszaniu i cofaniu pozwoleń na wykonywanie lotów statków powietrznych kategorii specjalnej**

§ 4. 1. Prezes Urzędu wydaje pozwolenie na wykonywanie lotów na wniosek właściciela lub użytkownika statku powietrznego.

2. Wzór pozwolenia na wykonywanie lotów określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Wzór wniosku o objęcie nadzorem budowy oraz o uznanie zdatności do lotu statku powietrznego w celu wydania po raz pierwszy pozwolenia na wykonywanie lotów określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

4. Wzór wniosku o wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów i przeprowadzenia oceny zdatności do lotu dla statku powietrznego, którego pozwolenie na wykonywanie lotów utraciło ważność określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

5. Pozwolenie wydawane jest po uprzednim, zakończeniu z wynikiem pozytywnym procesu:

- 1) nadzoru jego budowy lub;
- 2) uznaniu zdatności do lotu importowanego statku powietrznego na podstawie dokumentów wydanych przez obcy nadzór lotniczy lub upoważniony do tego organ;
- 3) po sprawdzeniu czy dany egzemplarz statku powietrznego jest zgodny z opisem zawartym w jego dokumentacji technicznej lub opisem zawartym w arkuszu danych technicznych do zatwierdzenia lub certyfikatu typu.

6. Wzór wniosku o odnowienie ważności pozwolenia na wykonywanie lotów i przeprowadzenia oceny zdatności do lotu dla statku powietrznego określa załącznik 4 do rozporządzenia.

§ 5. Po złożeniu wniosku o wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów albo wniosku o odnowienie jego ważności przez właściciela lub użytkownika, statek powietrzny do oceny zdatności do lotu przedstawia:

- 1) podmiot posiadający certyfikat na obsługę techniczną statku powietrznego wydany na podstawie art. 160 ustawy lub;
- 2) podmiot posiadający zatwierdzenie na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii

specjalnej, o którym mowa w § 46 lub;

- 3) licencjonowany mechanik poświadczenia obsługi statku powietrznego, składając oświadczenie o przygotowaniu statku powietrznego do przeprowadzenia oceny jego zdatności do lotu lub;
- 4) właściciel statku powietrznego.

§ 6. Prezes Urzędu, przed wydaniem albo odnowieniem pozwolenia na wykonywanie lotów przeprowadza ocenę zdatności do lotu statku powietrznego, o której mowa w art. 53 a ust. 1 ustawy, w miejscu i terminie uzgodnionymi z wnioskującym.

§ 7. Ocena zdatności do lotu statku powietrznego obejmuje:

- 1) ocenę dokumentacji dotyczącej statku powietrznego;
- 2) ocenę jego stanu technicznego;
- 3) sprawdzenie obowiązkowych napisów i tabliczek statku powietrznego;
- 4) próby funkcjonalne przed wydaniem pozwolenia na wykonywanie lotów;
- 5) próby naziemne i w locie przed wydaniem pozwolenia na wykonywanie lotów;
- 6) loty próbne kontrolne.

§ 8. Loty próbne-kontrolne, o których mowa w § 7 pkt 6, zapewnia właściciel lub użytkownik, a wykonuje pilot zgodnie z programem lotów próbnych-kontrolnych. Program określa właściciel lub użytkownik statku powietrznego i przesyła do Prezesa Urzędu na siedem dni przed terminem wykonywania lotu próbnego – kontrolnego.

§ 9. W przypadku wydawania pozwolenia na wykonywanie lotów dla statku powietrznego znajdującego się poza granicami kraju, właściciel lub użytkownik statku powietrznego jest zobowiązany dodatkowo do uzyskania zezwolenia na wykonanie lotu próbnego-kontrolnego zgodnie z wymaganiami danego kraju.

§ 10. 1. Prezes Urzędu dokonuje oceny zdatności statku powietrznego do lotu w zakresie, o którym mowa w § 7 pkt 1 – 4, co potwierdza świadectwem oględzin.

2. Wzór świadectwa oględzin określa załącznik nr 11 do rozporządzenia.

§ 11. 1. Prezes Urzędu wydaje pozwolenie na wykonywanie lotów w przypadku pozytywnego wyniku oceny zdatności statku powietrznego do lotu, o której mowa w § 7.

2. Prezes Urzędu wydaje pozwolenie na wykonywanie lotów w dwóch egzemplarzach.

3. Pozwolenie na wykonywanie lotów jest wydawane na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy licząc od dnia wydania świadectwa oględzin. Okres ważności pozwolenia określony jest

poprzez aktualny wpis na odwrotnej stronie w pozycji „Świadectwo Oględzin”.

§ 12. Prezes Urzędu odmawia wydania pozwolenia na wykonywanie lotów w przypadku stwierdzenia braku zdatności do lotu statku powietrznego na którymkolwiek z etapów, o którym mowa w § 7 oraz § 8.

§ 13. Pozwolenie na wykonywanie lotów powinno znajdować się na pokładzie statku powietrznego w czasie wykonywania lotów, o ile przepisy odrębne nie stanowią inaczej.

§ 14. 1. W przypadku zmiany danych zawartych w pozwoleniu na wykonywanie lotów właściciel lub użytkownik statku powietrznego składa wniosek o wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów. Przepisy § 5-12 stosuje się odpowiednio.

2. W przypadku zmiany danych adresowych lub zmiany właściciela Prezes Urzędu wydaje pozwolenie na wykonywanie lotów uwzględniające ostatni zapis dotyczący okresu ważności i numer świadectwa oględzin z poprzedniego pozwolenia.

3. Przepisów § 8-12 nie stosuje się, jeśli statek powietrzny utrzymuje ciągłą zdatność do lotu w okresie ważności świadectwa oględzin.

§ 15. 1. W przypadkach zawieszenia pozwolenia na wykonywanie lotów, o których mowa w § 16 ust. 1, pkt 1 lit. a, d i f, w rubryce „Pozwolenie ważne do” – stempluje się czerwonym tuszem „Zawieszone - Suspended”.

2. Wzór pieczęci, o której mowa w ust. 1, określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 16. 1. Odnowienie ważności pozwolenia na wykonywanie lotów następuje na wniosek właściciela lub użytkownika statku powietrznego – po przeprowadzeniu oceny zdatności do lotu statku powietrznego:

1) po ustaniu przyczyn zawieszenia w związku z:

- a) zawieszeniem z przyczyn technicznych, w tym wydania dyrektywy zdatności
- b) upływem okresu międzynaprawczego, zespołów, podzespołów i wyposażenia statku powietrznego,
- c) wykonaniem przeglądu głównego struktury lub poważnej naprawy statku powietrznego,
- d) przeprowadzaniem modyfikacji statku powietrznego lub elementów jego wyposażenia,
- e) przeprowadzaniem prób lub badań w locie na danym statku powietrznym,
- f) wypadkiem lub poważnym incydentem lotniczym.

2) w przypadku upływu okresu ważności pozwolenia.

2. W przypadkach, o którym mowa w art. 53 a ust. 7 ustawy, Prezes Urzędu wydaje



świadcstwo oględzin, wpisując przyczynę cofnięcia pozwolenia na wykonywanie lotów i występuje do właściciela lub użytkownika o jego zwrot.

§ 17. Do postępowania w sprawie wydawania i odnawiania ważności pozwolenia na wykonywanie lotów dla egzemplarza statku powietrznego przekazywanego do eksploatacji lub będącego w eksploatacji zbudowanego według zatwierdzonego już projektu typu przepisy § 4 ust. 1-2, 4 i 6 oraz § 5-16 stosuje się odpowiednio.

§ 18. Pozwolenie na wykonywanie lotów dla bezzałogowych statków powietrznych o MTOM większej niż 25 kg może być wydane po dokonaniu oceny zdatności do lotu statku powietrznego przeprowadzonej na podstawie wymagań technicznych obowiązujących w państwach WE lub wymagań technicznych i programu prób uzgodnionych z Prezesem Urzędu.

§ 19. W przypadku przeniesienia prawa własności statku powietrznego nowy właściciel statku powietrznego składa do Prezesa Urzędu wnioski o wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów oraz wnioski o zmianę danych rejestrowych, zgodnie z terminem określonym w art. 39 ust. 1 ustawy.

### **Rozdział III**

#### **Sposób i warunki prowadzenia budowy, odbudowy lub modyfikacji statków powietrznych kategorii specjalnej**

§ 20. 1. Prezes Urzędu obejmuje nadzorem budowę statku powietrznego, która może polegać na:

- 1) objęciu nadzorem budowy lub uznania zdatności do lotu statku powietrznego pojedynczego lub w kilku egzemplarzach;
- 2) zatwierdzeniu typu statku powietrznego z zamiarem ich seryjnego wytwarzania.

2. Wniosek o objęcie nadzorem budowy statku powietrznego powinien zawierać:

- 1) imię i nazwisko oraz adres składającego wniosek;
- 2) adresy przewidywanych miejsc prowadzenia prac;
- 3) określenie rodzaju statku powietrznego;
- 4) oznaczenie lub nazwę statku powietrznego;
- 5) krótką opisową charakterystykę techniczną statku powietrznego, a w przypadku statku powietrznego użytkowanego już wcześniej – określenie jego pochodzenia;

- 6) rysunek statku powietrznego w trzech rzutach lub zdjęcie;
- 7) rok rozpoczęcia budowy;
- 8) określenie dokumentacji technicznej, o której mowa w załączniku nr 8 do rozporządzenia, w zależności od rodzaju i pochodzenia sprzętu na podstawie, której statek powietrzny ma być budowany i sprawdzany podczas prób i inspekcji;
- 9) podstawę wymagań technicznych, według której ma być uznawana lub sprawdzana zdolność do lotu statku powietrznego;
- 10) proponowany rodzaj statku powietrznego w kategorii specjalnej;
- 11) planowany sposób wykorzystywania (zakres użytkowania) statku powietrznego;
- 12) opis silnika przewidywanego do napędu statku powietrznego (typ, oznaczenie);
- 13) opis śmigła lub wirnika przewidywanego do napędu statku powietrznego (typ, oznaczenie, średnica);
- 14) opis części, zespołów i podzespołów, które są planowane do wykonania w warunkach profesjonalnych.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, wnioskujący dołącza następujące dokumenty (w zależności od rodzaju i zakresu budowy statku powietrznego):

- 1) podpisany przez wnioskującego spis dokumentów wykazujących spełnienie podstawy wymagań technicznych – w przypadku uznania zdolności do lotu statku powietrznego posiadającego zatwierdzenie lub certyfikat typu;
- 2) dokumenty, o których mowa w § 20 ust. 2 pkt 8, (całość dokumentacji - do wglądu, wskazane dokumenty lub ich streszczenia – złożone w postaci załącznika) wraz z ich spisem - w przypadku uznania zdolności do lotu statku powietrznego posiadającego zatwierdzenie;
- 3) oświadczenie wydane przez wnioskującego, że statek powietrzny jest budowany zgodnie ze wskazaną przez niego dokumentacją techniczną lub, że występują podane w odrębnym wykazie odstępstwa – w przypadku budowy lub modyfikacji statku powietrznego;
- 4) deklarację zgodności lub świadectwo zgodności (Statement of Conformity) – w przypadku uznania zdolności do lotu egzemplarza statku powietrznego posiadającego zatwierdzenie lub certyfikat typu;
- 5) świadectwo kontroli – budowy, wydane przez wnioskującego, budującego statek powietrzny w pojedynczym egzemplarzu na zgodność z dokumentacją konstrukcyjną i

warunkami wykonania, jeśli dotyczy;

6) oświadczenie pilota, że sprawozdanie z prób w locie zawiera kompletne dane zgodne ze stanem faktycznym oraz, że w czasie prób nie wystąpiły żadne zjawiska wskazujące na niebezpieczne cechy statku powietrznego lub jego podzespołu, i że wszelkie nietypowe własności, świadczące o niespełnieniu standardowych wymagań podstawy wymagań technicznych zostały w pełni sprawdzone i opisane w sprawozdaniu z prób w locie – dotyczy to statków powietrznych i ich podzespołów, dla których wymagane jest wykonanie prób w locie.

4. Wzór deklaracji zgodności (Statement of Conformity) określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

5. Wykaz dokumentacji wymaganej podczas oceny i uznawania zdatności do lotu statków powietrznych w zależności od rodzaju i pochodzenia określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

**§ 21.** 1. Podstawa wymagań technicznych, o której mowa w § 20 ust. 2 pkt 9, może być określona przez wnioskującego poprzez wskazanie:

1) wymagań technicznych określonych w wytycznych i instrukcjach wprowadzonych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy lub;

2) specyfikacji certyfikacyjnych wprowadzonych do stosowania na podstawie art. 3 ust. 4 ustawy lub;

3) wymagań technicznych określonych w przepisach innego państwa zapewniających ekwiwalentny, nie niższy poziom bezpieczeństwa niż wymagania techniczne, o których mowa w pkt 1 i 2;

4) wymagań technicznych zgodnie z którymi statek powietrzny został dopuszczony do użytkowania – w przypadku statków powietrznych historycznych lub replik.

2. W zależności od rodzaju i przeznaczenia statku powietrznego Prezes Urzędu może wezwać składającego wniosek do zmiany lub uzupełnienia podstawy wymagań technicznych, kierując się koniecznością zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego.

**§ 22.** 1. Wniosek, o którym mowa w § 20 ust. 2, podlega ocenie w zakresie:

1) ogólnej charakterystyki statku powietrznego;

2) zastosowanych rozwiązań pod kątem zapewnienia bezpiecznego użytkowania statku powietrznego;

3) poprawności kwalifikacji do właściwego rodzaju w kategorii specjalnej.

2. W trakcie dokonywania oceny, o której mowa w ust. 1, Prezes Urzędu może:

1) zażądać od wnioskującego dodatkowych informacji w razie wątpliwości, co do bezpieczeństwa projektu statku powietrznego o niekonwencjonalnym układzie, konfiguracji aerodynamicznej lub niekonwencjonalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych;

2) zażądać lub zaproponować zmianę podstawy wymagań technicznych lub zmianę kwalifikacji do właściwego rodzaju statku powietrznego.

3. Wnioskujący zobowiązany jest uzgodnić z Prezesem Urzędu zmiany w podstawie wymagań technicznych przed zastosowaniem w procesie oceny zdatności statku powietrznego.

4. Prezes Urzędu powiadamia wnioskującego o odmowie prowadzenia nadzoru budowy statku powietrznego wraz z uzasadnieniem, w przypadku negatywnego wyniku oceny, o której mowa w ust. 1, oraz niespełnienia przez wnioskującego warunków, o których mowa w ust. 2 i 3.

5. Jeśli wynik oceny, o której mowa w ust. 1, jest pozytywny, Prezes Urzędu zawiadamia wnioskującego o przyjęciu do nadzorowania budowy statku powietrznego, o terminie kontroli, o której mowa w § 21 ust. 1, oraz ogólnych warunkach prowadzenia nadzoru, w tym o wysokości opłaty lotniczej.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 5, wnioskujący składa plan i zakres przewidywanych prac wraz z harmonogramem.

**§ 23.** 1. Po przyjęciu do nadzorowania budowy statku powietrznego Prezes Urzędu dokonuje, w uzgodnionym z wnioskującym terminie, kontroli miejsca prowadzenia prac przez wnioskującego, a jeśli statek powietrzny lub jego podzespoły są już do dyspozycji, dokonuje jego wstępnych oględzin.

2. Podczas kontroli, o której mowa w ust. 1, oceniane są warunki, w jakich mają być przeprowadzane prace w tym:

1) posiadana dokumentacja statku powietrznego – czy jest odpowiednia do zamierzeń;

2) warunki lokalowe (rodzaj i wielkość pomieszczeń, czystość, oświetlenie, wilgotność – z uwzględnieniem całej specyfiki przewidzianych prac);

3) wyposażenie warsztatowe;

- 4) posiadane narzędzia wykonawcze i pomiarowe;
- 5) warunki składowania materiałów, części, podzespołów i gotowych statków powietrznych;
- 6) możliwość poprawnego dokonywania oceny jakości;
- 7) zakres prac przewidzianych przez wnioskującego do wykonania w warunkach amatorskich i zakres prac wykonywanych w warunkach profesjonalnych (jeśli to ma zastosowanie);
- 8) ogólny poziom wiedzy, przygotowania i kwalifikacji wnioskującego.

3. Prezes Urzędu może odstąpić od kontroli, o której mowa w ust. 1, gdy znane są mu warunki prowadzenia prac oraz w przypadku przekwalifikowania lub uznania zdatności do lotu statku powietrznego posiadającego zatwierdzenie lub certyfikat typu.

4. Po dokonaniu wstępnych oględzin statku powietrznego Prezes Urzędu wydaje opinię na formularzu wniosku wskazując na konieczność usunięcia stwierdzonych niezgodności lub wprowadzenie uzupełnień przez wnioskującego.

5. W przypadku opinii negatywnej Prezes Urzędu odstępuje od dalszych czynności.

6. O wyniku kontroli, o której mowa w ust. 1, Prezes Urzędu informuje niezwłocznie wnioskującego.

**§ 24.** 1. W przypadku pozytywnej opinii z dokonanej kontroli, o której mowa § 23, Prezes Urzędu powołuje zespół roboczy wraz z jego przewodniczącym, składający się z: upoważnionych inspektorów posiadających wiedzę specjalistyczną w zakresie prowadzonych prac (obligatoryjnie w pełnym zakresie w przypadku statków powietrznych zaliczonych do rodzaju S1 i S6).

2. Prezes Urzędu powiadamia pisemnie wnioskującego o powołaniu zespołu roboczego oraz zmianach w jego składzie.

**§ 25.** Podczas budowy statku powietrznego Prezes Urzędu może dokonać inspekcji statku powietrznego w celu sprawdzenia prawidłowości procesu budowy i zatwierdzenia jego zasadniczych etapów budowy określonych przez zespół i zaakceptowanych przez wnioskującego.

**§ 26.** 1. Prezes Urzędu ustala z wnioskującym terminy i zakres inspekcji statku powietrznego, którego budowę nadzoruje, uwzględniając przyjęty rodzaj w kategorii specjalnej, specyfikę statku powietrznego i jego podzespołów, w tym między innymi rodzaj struktury, zastosowane materiały i technologie oraz charakter prowadzonych działań i prac.

2. Inspekcje, o których mowa w ust. 1, odbywają się w obecności wnioskującego lub upoważnionej przez niego osoby na spotkaniu:

- 1) wstępnym;
- 2) bieżącym;
- 3) przed lotami;
- 4) końcowym.

3. Z inspekcji, o których mowa w ust. 2, sporządza się protokoły, których kopie pozostawia się wnioskującemu.

§ 27. 1. Jeśli Prezes Urzędu nie postanowi inaczej, wnioskujący obowiązany jest prowadzić dziennik budowy, w którym na bieżąco zapisywane są kolejne etapy wykonywanych działań i prac, wyniki niezbędnych pomiarów części i podzespołów, stwierdzone odstępstwa, wniesione poprawki i ewentualne zmiany w stosunku do projektu. Prezes Urzędu potwierdza w dzienniku budowy wykonane prace.

2. W trakcie budowy statku powietrznego sprawdzane są:

- 1) prawidłowość prowadzenia dziennika budowy statku powietrznego;
- 2) zgodność prowadzonych prac z dokumentacją projektową;
- 3) zgodność stosowanych materiałów z wymaganiami dokumentacji projektowej;
- 4) przestrzeganie odpowiednich warunków prowadzenia prac;
- 5) jakość wykonania (w tym dokumentację poświadczającą jakość wykonania zespołów, części i podzespołów, wykonanych w warunkach profesjonalnych – jeśli ma to zastosowanie).

3. W razie stwierdzenia niezgodności Prezes Urzędu powiadamia o nich wnioskującego, dokonuje odpowiedniego wpisu w dzienniku budowy i odstępuje od prowadzenia dalszego nadzoru prac do czasu usunięcia tych niezgodności.

4. Wnioskujący obowiązany jest powiadamiać Prezesa Urzędu o wszelkich zmianach w warunkach budowy statku powietrznego, w tym o zmianach lokalizacji warsztatu.

5. Wnioskujący obowiązany jest wpisać do dziennika budowy informację o zmianie lokalizacji warsztatu.

6. Po wykazaniu spełnienia podstawy wymagań technicznych, wnioskujący obowiązany jest uzyskać akceptację Prezesa Urzędu na wprowadzane zmiany w projekcie, w tym zmian technologicznych, mogących mieć wpływ na właściwości użytkowe i bezpieczeństwo eksploatacji statku powietrznego.

§ 28. 1. Nadzór nad budową statku powietrznego z zachowaniem tej samej podstawy wymagań technicznych może trwać do pięciu lat od daty złożenia wniosku do Prezesa Urzędu.

2. Czas trwania nadzoru, o którym mowa w ust. 1, może być na umotywowany wniosek przedłużony przez Prezesa Urzędu.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, podstawa wymagań technicznych podlega ponownemu uzgodnieniu z Prezesem Urzędu.

§ 29. 1. Wnioskujący może wystąpić do Prezesa Urzędu z wnioskiem o:

- 1) zwieszenie nadzoru nad budową statku powietrznego na czas nie dłuższy niż jeden rok;
- 2) zakończenie nadzoru nad budową.

2. Nadzór nad budową może zostać wznowiony na wniosek prowadzącego budowę. 3. Proces nadzoru nad budową i uznaniem zdolności do lotu statku powietrznego zostaje przez Prezesa Urzędu zakończony w przypadku, złożenia wniosku o zakończenie nadzoru nad budową, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.

§ 30. 1. Warunkiem dopuszczenia statku powietrznego do prób jest:

- 1) przed etapem prób naziemnych uzgodnienie z Prezesem Urzędu programów prób:
  - a) wytrzymałości i sztywności struktury,
  - b) pomiarów sztywności układów sterowania,
  - c) prób funkcjonalnych statku powietrznego;
- 2) przed etapem prób w locie statku powietrznego zatwierdzenie przez Prezesa Urzędu:
  - a) programu prób naziemnych i w locie lub,
  - b) tymczasowej instrukcji użytkowania w locie,
  - c) tymczasowej instrukcji obsługi technicznej,
  - d) instrukcji obsługi (lub użytkowania) silnika, śmigła - w przypadku, gdy silnik i śmigło posiadają już zatwierdzenie, lub
  - e) tymczasowej instrukcji obsługi (lub użytkowania) silnika, śmigła - w przypadku, gdy silnik i śmigło nie posiadają zatwierdzenia.

2. Wzór wniosku o zatwierdzenie dokumentów, o których mowa w ust. 1 pkt 2, określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

3. Wnioskujący powiadamia Prezesa Urzędu o terminach prób, w których powinien on uczestniczyć, zgodnie z ustalonym planem certyfikacji i harmonogramem, o którym mowa w § 22 ust. 6.

4. Próby w locie powinny być prowadzone przez uprawniony personel w odpowiednich do

ich specyfikacji warunkach.

5. Do etapu prób w locie można przystąpić, gdy:

- 1) wykonana jest ocena stanu technicznego i szczegółowy przegląd techniczny całego statku powietrznego przez personel określony zgodnie z § 46 rozporządzenia;
- 2) wprowadzone są odpowiednie zapisy w książkach płatowca, silnika i śmigła lub innych systemach ewidencji;
- 3) zrealizowane są próby naziemne zgodnie z uzgodnionym lub zatwierdzonym programem prób, a ich wyniki przedstawione są w sprawozdaniu z pozytywną ich oceną;
- 4) przeprowadzona jest ocena zdatności statku powietrznego, tzw. oględziny i wypełniona jest lista kontrolna Urzędu, oraz wydane zostało świadectwo oględzin dopuszczające do wykonania pierwszego lotu statku powietrznego;
- 5) wykonany jest z wynikiem pozytywnym lot lub loty próbne-kontrolne przez pilota z odpowiednimi uprawnieniami, a pilot wykonujący te próby wystawił pozytywną opinię z lotu próbnego- kontrolnego zawartą w protokole z lotu.

6. Do etapu prób w locie dopuszcza się statek powietrzny na podstawie świadectwa oględzin wydanego przez Prezesa Urzędu.

7. Próby w locie przeprowadza wnioskujący, po uzgodnieniu i uzyskaniu od właściciela lub zarządzającego lotniskiem (lub lądowiskiem) zgody na ich prowadzenie, po zapewnieniu ochrony przeciwpożarowej oraz po zapewnieniu łączności ze służbami medycznymi i strażą pożarną.

8. Po każdej przeprowadzonej próbie lub serii prób w locie prowadzący próby w locie pilot lub kierujący próbami obowiązany jest sporządzić zapisy dokumentujące próby, a po zakończeniu całego etapu prób sprawozdanie, zawierające oświadczenie pilota wykonującego próby. Sprawozdanie z prób zatwierdza wnioskujący lub wykonawca prób i przedkłada Prezesowi Urzędu.

**§ 31. 1.** W procesie budowy statku powietrznego dokonuje się uznawania zdatności do lotu egzemplarza statku powietrznego polegającego na:

- 1) stwierdzeniu jego zgodności z wymaganiami określonymi w podstawie wymagań technicznych – w przypadku procesu budowy lub modyfikacji statku powietrznego;
- 2) sprawdzeniu jego zgodności na podstawie dokumentów zdatności wydanych przez nadzór lotniczy kraju, w którym został zbudowany i dopuszczony do użytkowania – w przypadku uznania zdatności do lotu statku powietrznego zbudowanego poza



terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Podczas procesu uznania zdolności do lotu budowanego statku powietrznego Prezes Urzędu sprawdza dołączoną przez wnioskującego dokumentację, w skład, której wchodzi:

- 1) w przypadku egzemplarza statku powietrznego wyprodukowanego seryjnie wymagane dokumenty dowodowe, zależnie od rodzaju, do którego został zakwalifikowany:
  - a) opracowana przez wnioskującego lista spełnienia przepisów podstawy wymagań technicznych, według, których statek powietrzny jest dopuszczany do użytkowania w kategorii specjalnej (wymagana dla pierwszego egzemplarza - wzorca typu) lub;
  - b) świadectwo zgodności lub świadectwo kontroli- budowy (dla kolejnych egzemplarzy);
  - c) dziennik budowy statku powietrznego lub jego podzespołów - jeśli był wymagany;
  - d) zatwierdzone przez Prezesa Urzędu programy prób (wytrzymałości, sztywności, funkcjonalnych, trwałości, prób na ziemi i w locie) – jeśli były wymagane;
  - e) sprawozdania z prób (wytrzymałości, sztywności, funkcjonalnych, trwałości, prób na ziemi i w locie) – jeśli były wymagane;
  - f) zatwierdzona przez Prezesa Urzędu instrukcja użytkowania w locie (jeśli ma zastosowanie);
  - g) zatwierdzona przez Prezesa Urzędu instrukcja obsługi technicznej (jeśli ma zastosowanie);
  - h) zaakceptowana lub zatwierdzona przez Prezesa Urzędu instrukcja użytkowania, obsługi silnika i śmigła statku powietrznego (jeśli ma zastosowanie);
  - i) protokół niwelacji;
  - j) protokół ważenia i wyznaczania położenia środka ciężkości pustego statku powietrznego;
  - k) projekt Arkusza Danych Technicznych do pozwolenia na wykonywanie lotów (dotyczy pierwszego egzemplarza – wzorca typu);
  - l) lista minimalnego wyposażenia – jeśli jest wymagana;
  - m) wykazy i status realizacji biuletynów obowiązkowych i dyrektyw zdolności wymaganych dla tego statku powietrznego;
- 2) w przypadku egzemplarza statku powietrznego zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu dokumenty , zależnie od rodzaju do którego został zakwalifikowany:
  - a) opracowana przez wnioskującego lista spełnienia przepisów podstawy wymagań technicznych, według, których statek powietrzny jest dopuszczany do użytkowania w kategorii specjalnej – dotyczy grupy S1 i S6,

- b) dokumentacja montażowa (w przypadku budowy z zestawu montażowego),
- c) oświadczenie o zgodności lub protokół kontroli budowy,
- d) dziennik budowy statku powietrznego lub jego podzespołów - jeśli był wymagany,
- e) sprawozdania z prób (wytrzymałości, sztywności, funkcjonalnych, trwałości, prób na ziemi i w locie) – jeśli były wymagane,
- f) zatwierdzone przez Prezesa Urzędu programy prób (wytrzymałości, sztywności, funkcjonalnych, trwałości, prób na ziemi i w locie) – jeśli były wymagane,
- g) zatwierdzona przez Prezesa Urzędu instrukcja użytkowania w locie (jeśli ma zastosowanie),
- h) zatwierdzona przez Prezesa Urzędu instrukcja obsługi technicznej (jeśli ma zastosowanie),
- i) protokół niwelacji,
- j) protokół ważenia i wyznaczania położenia środka ciężkości pustego statku powietrznego,
- k) wykazy i status realizacji biuletynów obowiązkowych i dyrektyw zdatności wymaganych dla tego statku powietrznego.

§ 32.1. Prezes Urzędu powiadamia pisemnie wnioskującego o stwierdzonym niespełnieniu wymagań wynikających z oceny dokumentacji, o której mowa w § 31 ust. 1, i zobowiązuje wnioskującego do:

- 1) doprowadzenia statku powietrznego do zgodności z wymaganiami przepisów w zakresie zdatności do lotu lub,
- 2) wystąpienia do Prezesa Urzędu o wyrażenie zgody na odstępstwo od wymagań przepisów zdatności i wprowadzenie stosownych ograniczeń użytkowania lub,
- 3) wykazania spełnienia podstawy wymagań technicznych poprzez zapewnienie równoważnego poziomu bezpieczeństwa.

2. W przypadku rozpatrywania wniosku o uwzględnienie odstępstwa od wymagań w zakresie zdatności do lotu Prezes Urzędu może uznać za zasadniczy czynnik bezpieczeństwa, spadochronowy aktywny system ratunkowy dla całego statku powietrznego, zamontowany na jego pokładzie.

§ 33. 1. Zdatość do lotu statku powietrznego zbudowanego poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej stwierdzana jest przez Prezesa Urzędu na wniosek złożony wraz z dokumentacją w skład, której wchodzi:

- 1) wymagane dokumenty dla tego rodzaju, do którego statek powietrzny został

zakwalifikowany;

- 2) dokumenty zdatości do lotu wydane przez nadzór lotniczy lub uprawnioną do tego organizację kraju budowy statku powietrznego;
- 3) zatwierdzone przez Prezesa Urzędu programy dla dodatkowych prób statku powietrznego (prób wytrzymałości, prób sztywności, prób funkcjonalnych, prób na ziemi i w locie) jeśli były wymagane;
- 4) zatwierdzona przez Prezesa Urzędu instrukcja użytkowania w locie;
- 5) zatwierdzona przez Prezesa Urzędu instrukcja obsługi technicznej;
- 6) zaakceptowana przez Prezesa Urzędu instrukcja użytkowania, obsługi silnika i śmigła statku powietrznego;
- 7) protokoły oraz sprawozdania z prób (prób wytrzymałości, prób sztywności, prób funkcjonalnych, prób na ziemi i w locie) – jeśli próby takie były wymagane;
- 8) opinie i oświadczenia wykonawców prób (jeśli były przeprowadzane);
- 9) dokumenty związane z wykonaniem prób na ziemi i w locie według zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu procedur.

2. W przypadku uznawania zdatości do lotu obcego statku powietrznego lub jego podzespołu zaprojektowanego i zbudowanego poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej mogą być zastosowane:

- 1) wymagania techniczne zgodnie, z którymi statek powietrzny został dopuszczony do użytkowania w państwie projektu lub budowy, lub
- 2) wymagania techniczne zaproponowane przez wnioskującego
  - zapewniające ekwiwalentny, nie niższy niż przepisy międzynarodowe poziom bezpieczeństwa.

3. Próby w locie, jeżeli są wymagane, mogą zostać przeprowadzone przez wnioskującego po stwierdzeniu przez Prezesa Urzędu odpowiedniego stanu technicznego statku powietrznego i wydaniu świadectwa oględzin.

**§ 34.** W przypadku uznawania zdatości do lotu statku powietrznego, dla którego wnioskujący wystąpił o dopuszczenie do lotów VFR w nocy lub lotów IFR oraz posiadającego wyposażenie do lotów w przestrzeni kontrolowanej, zastosowanie mają wymagania techniczne określone w podstawie wymagań technicznych. Przepis § 19 stosuje się odpowiednio.

**§ 35.** W przypadku zastosowania w konstrukcji lub projekcie statku powietrznego

niestandardowych rozwiązań, występowania nietypowych warunków użytkowania lub przeznaczenia statku powietrznego do wykonywania lotów w warunkach nieprzewidzianych w standardowych wymaganiach zdatności do lotu, wnioskujący zobowiązany jest uzgodnić z Prezesem Urzędu warunki specjalne i wykazać spełnienie przez statek powietrzny dodatkowych wymagań technicznych określonych w tych warunkach.

§ 36. Przekwalifikowanie statku powietrznego z kategorii normalnej, użytkowej, akrobacyjnej lub transportu lokalnego do kategorii specjalnej jest możliwe po stwierdzeniu przez Prezesa Urzędu w trakcie procesu uznania zdatności do lotu statku powietrznego, że spełnienia on co najmniej jedno z kryteriów załącznika II rozporządzenia 216/2008/WE oraz gdy certyfikat typu statku powietrznego nie został wydany lub uznany przez EASA.

§ 37. 1. Statki powietrzne, dla, których wydano pozwolenie na wykonywanie lotów, wyposażone w zespoły napędowe nieposiadające zatwierdzenia lub certyfikatu typu mogą wykonywać wyłącznie loty VFR w dzień.

2. Dopuszczenie do użytkowania statków powietrznych w zakresie wykraczającym poza ograniczenie do VFR w dzień może być wydane po uprzednim spełnieniu warunków dodatkowych określonych przez Prezesa Urzędu i wyrażeniu przez niego zgody.

3. Ust. 1 nie stosuje się do statków powietrznych spełniających wymagania specyfikacji certyfikacyjnych lub zatwierdzenia dla kategorii normalnej, użytkowej, akrobacyjnej lub transportu lokalnego, wyposażonych w zespoły napędowe posiadające certyfikat typu oraz przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonywania lotów w nocy lub w warunkach IMC, albo w przestrzeniach kontrolowanych, które określone są w odrębnych przepisach.

4. Statki powietrzne zbudowane amatorsko nie mogą być wykorzystywane do żadnych celów zarobkowych.

5. Przy wykonywaniu lotów:

1) każda osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego powinna być poinformowana, że jego konstrukcja nie spełnia wymagań załącznika nr 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (ICAO) oraz o obowiązujących ten statek powietrzny ograniczeniach użytkowania,

2) międzynarodowych lub lotów nad terytorium obcego państwa należy uzgodnić warunki wykonania lotów z właściwymi organami obcego państwa i uzyskać zgodę nadzoru lotniczego tego państwa, o ile jest wymagana.

6. Wewnątrz kabiny, na tablicy przyrządów lub w innym dobrze widocznym dla pilota miejscu oraz na zewnątrz przy wejściu do kabiny muszą znajdować się napisy, określające

przynależność statku powietrznego do kategorii specjalnej.

7. Wzory obowiązkowych napisów i oznaczeń na tabliczkach, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 9 do rozporządzenia.

§ 38. Przekwalifikowane do kategorii specjalnej statki powietrzne sił zbrojnych mogą być wyposażone w makiety uzbrojenia, bądź w uzbrojenie z trwałym wykluczeniem możliwości użycia amunicji, potwierdzonym przez upoważniony podmiot.

## **Rozdział IV**

### **Sposób prowadzenia inspekcji statków powietrznych kategorii specjalnej**

§ 39. 1 Inspekcję statków powietrznych przeprowadza Prezes Urzędu w miejscu wskazanym przez właściciela lub użytkownika.

2. Inspekcję statku powietrznego przeprowadza się w celu:

- 1) wydania po raz pierwszy pozwolenia na wykonywanie lotów po zakończeniu procesu nadzoru jego budowy;
- 2) odnowienia ważności pozwolenia na wykonywanie lotów po upływie okresu jego ważności;
- 3) wykonanie sprawdzenia aktualnego stanu technicznego statku powietrznego.

3. Inspekcja, o której mowa w ust. 2, obejmuje ocenę zdatności statku powietrznego, który ma być dopuszczony do użytkowania lub jest w użytkowaniu. Przepisy § 7 stosuje się odpowiednio.

§ 40. 1. Zakres inspekcji w celu sprawdzenia aktualnego stanu technicznego może dotyczyć wszystkich lub niektórych elementów oceny zdatności do lotu, o których mowa w § 7.

2. Dokumentem potwierdzającym wynik inspekcji jest świadectwo oględzin.

## **Rozdział V**

### **Zakres obsługi statków powietrznych kategorii specjalnej**

§ 41.1 Statki powietrzne:

- 1) nieskomplikowane technicznie z napędem silnikowym o MTOM nie większej niż 2730 kg ,
- 2) balony,
- 3) szybowce i motoszybowce;

niewykorzystywane do celów zarobkowych mogą być obsługiwane przez pilota właściciela lub pilota użytkownika na jego całkowitą odpowiedzialność, wyłącznie w zakresie prac przewidzianych do wykonania dla pilota właściciela i niezastrzeżonych w instrukcji obsługi technicznej (IOT), w zależności od wymagań ustalonych zgodnie z art. 94 ust. 9, art. 95 ust. 2 pkt 7 i art. 104 ustawy, lub przez mechanika lotniczego obsługi technicznej albo mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych, działającego poza certyfikowanym podmiotem.

2. Wojskowe statki powietrzne, o których mowa w § 38, po przekwalifikowaniu do kategorii specjalnej powinny być obsługiwane przez podmioty odpowiednio wyposażone w narzędzia i przyrządy oraz przeszkolony personel (cywilny lub wojskowy), posiadający, w zależności od wymagań ustalonych zgodnie z art. 94 ust. 9, art. 95 ust. 2 pkt 7 i art. 104 ustawy, licencję mechanika lotniczego obsługi technicznej albo świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych oraz doświadczenie w obsłudze danego typu statku powietrznego.

**§ 42.** 1. Statki powietrzne wykorzystywane do celów zarobkowych powinny być obsługiwane przez podmioty zatwierdzone zgodnie z wymaganiami rozporządzenia lub przez podmioty certyfikowane w zakresie obsługi na podstawie art. 160 ustawy.

2. Właściciel lub użytkownik zobowiązany jest do zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego.

3. Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu właściciel lub użytkownik powinien powierzyć certyfikowanej organizacji.

4. Właściciel lub użytkownik statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1, zobowiązany jest do opracowania programu obsługi technicznej (POT).

**§ 43.** W stosunku do statków powietrznych wymienionych w § 41 i § 42 właściciel lub użytkownik statku powietrznego zobowiązany jest do utrzymywania jego ciągłej zdatności do lotu poprzez:

- 1) wykonywanie rocznych przeglądów obsługi technicznej, co 100 godzin lub co 12 miesięcy kalendarzowych (w zależności co wystąpi wcześniej), o ile instrukcja obsługi technicznej nie stanowi inaczej; ,
- 2) zgłoszenie statku powietrznego do inspekcji w celu odnowienia ważności pozwolenia na wykonywanie lotów;
- 3) wykonywanie wszystkich wymaganych przeglądów zgodnie z terminarzami i

zakresami określonymi w instrukcjach obsługi technicznej lub w zatwierdzonym programie obsługi technicznej POT, jeśli jest wymagany;

4) sprawdzanie statusu obowiązujących biuletynów i dyrektyw zdatności, części o ograniczonej żywotności oraz zaleceń powypadkowych przekazywanych przez nadzory lotnicze, posiadaczy certyfikatu typu lub producentów sprzętu.

§ 44. W stosunku do statków powietrznych, o których mowa w § 41 i § 42, właściciel lub użytkownik statku powietrznego obowiązany jest do zgłaszania zdarzeń lotniczych do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) oraz do posiadacza dokumentacji typu oraz producenta sprzętu.

§ 45.1. Obsługa techniczna statków powietrznych kategorii specjalnej i ich podzespołów w pełnym zakresie oraz jej poświadczenie może być wykonywana przez licencjonowanego mechanika poświadczenia obsługi technicznej, statku powietrznego, w zakresie posiadanych uprawnień dla:

- 1) płatowca, albo
- 2) zespołu napędowego, albo
- 3) awioniki

z zachowaniem standardów obsługi określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust.1 ustawy

2. Obsługa techniczna może być wykonywana przez licencjonowanego mechanika poświadczenia obsługi technicznej w ramach posiadanych uprawnień w zakresie ograniczonym do wymiany lub wyłącznie napraw uszkodzonych części i podzespołów statku powietrznego dozwolonych przez instrukcję obsługi technicznej, nie wymagających ingerencji w strukturę tych podzespołów.

3. Obsługa techniczna może być wykonywana również przez pilota właściciela nieskomplikowanego technicznie statku powietrznego o MTOM nie większej niż 2730 kg ( w tym ELA 1, ELA 2 oraz statki powietrzne amatorsko zbudowane) w zakresie niektórych czynności obsługowych przewidzianych w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy lub dopuszczonym przez instrukcję obsługi technicznej tego statku, poza certyfikowanym podmiotem, jeżeli statek powietrzny jest użytkowany do celów niezarobkowych (prywatnych i rekreacyjnych).

4. W przypadku konstrukcji amatorskich lub budowanych z zestawów i użytkowanych przez budowniczego, obsługę techniczną sprzętu wykonuje budowniczy w stosunku do podzespołów i innych elementów składowych statku powietrznego przez niego wykonanych

lub adaptowanych. W pozostałych przypadkach wnioskujący powinien zachować standardy określone w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy.

5. W przypadkach pojedynczych egzemplarzy statków powietrznych, gdy brak jest możliwości przeszkolenia użytkownika w obsłudze statku powietrznego przez producenta, wytwórcę lub upoważniony przez niego podmiot za wystarczające, można uznać samodzielne przeszkolenie się użytkownika statku powietrznego.

## **Rozdział VI**

### **Sposób postępowania przy certyfikowaniu podmiotów projektujących, produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej**

§ 46. 1. Projektowanie, produkcja, obsługa statków powietrznych może być prowadzona przez podmioty, którym Prezes Urzędu wydał:

- 1) certyfikat dotyczący projektowania;
- 2) certyfikat dotyczący produkcji;
- 3) certyfikat dotyczący obsługi statków powietrznych lub
- 4) certyfikat na obsługę techniczną statków powietrznych, o którym mowa w art. 160 ust. 1 ustawy

zwane dalej odpowiednio „zatwierdzonymi producentami” lub „zatwierdzonymi podmiotami”.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wydaje na każdy z zakresów certyfikowanej działalności oddzielnie.

3. Pojedyncze egzemplarze statków powietrznych mogą być:

- 1) produkowane pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci, w tym osoby fizyczne zwane dalej „niezatwierdzonymi producentami”
- 2) projektowane pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzone w zakresie projektowania;
- 3) obsługiwane pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez osoby lub podmioty inne niż zatwierdzone w zakresie obsługi i napraw, działające zgodnie z zakresem obsługi określonym w § 41.

4. W celu otrzymania certyfikatu, o którym mowa w ust. 1, zainteresowany podmiot składa do Prezesa Urzędu wniosek zawierający następujące dane:

- 1) oznaczenie podmiotu - firma (imię i nazwisko lub nazwa);



- 2) siedzibę;
- 3) zakres działalności;
- 4) miejsca wykonywania podstawowej działalności;
- 5) podstawę prawną prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej certyfikacji, w innej formie;
- 6) regon lub PESEL - w zależności od rodzaju podmiotu;
- 7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu – w przypadku wytwórcy;
- 8) miejsce przechowywania dokumentacji;
- 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości;
- 10) imiona i nazwiska oraz kwalifikacje osób wykonujących prace przewidziane, jako procesy specjalne takie jak:
  - a) wytwarzanie i klejenie elementów z kompozytów,
  - b) spawanie, zgrzewanie,
  - c) odróbka cieplna metali,
  - d) wykonywanie powłok galwanicznych i lakierniczych.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, załącza się:

- 1) informacje dotyczące sposobu zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu, kontroli jakości i weryfikacji spełnienia , w zależności od rodzaju prowadzonej działalności;
- 2) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięcioosobowym działalność podlegającą certyfikacji:
  - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z certyfikowaną działalnością,
  - b) określenie zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
  - c) dane osób odpowiedzialnych za zapewnienie kontroli jakości,
  - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
- 3) informacje o procesach specjalnych, w tym w szczególności o wytwarzaniu elementów z kompozytów (szklanych i węglowych), spawaniu, zgrzewaniu, powłokach galwanicznych i lakierniczych, procedurach prowadzenia tych procesów, instrukcjach technologicznych, oraz o kwalifikowaniu personelu wykonującego te procesy.
- 4) W przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie certyfikowanej działalności:
  - a) określenie podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich

- podstawowych danych, charakterystyki oraz zakresu kooperacji,
- b) określenie sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów nie będących zatwierdzonymi wytwórcami.
6. W ramach procesu certyfikacji sprawdza się zgodność zgłoszonych danych we wniosku ze stanem faktycznym w szczególności oraz:
- 1) zapewnienie odpowiedniego personelu dla zakresu dającej kwalifikacje mechanika poświadczenia obsługi w odpowiednim zakresie, umożliwiające wykonywanie w szczególności czynności kontroli jakości, odbioru produkcji i dopuszczania sprzętu;
  - 2) posiadanie uzgodnienia wzorów dokumentów, o których mowa w § 47 ust. 2;
  - 3) złożenie oświadczenia o zobowiązaniu się do powiadomienia Prezesa Urzędu o zmianie danych zawartych we wniosku i załącznikach oraz innych danych mających istotny związek z jakością prowadzonej działalności;
  - 4) posiadanie zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu instrukcji obsługiwanych statków powietrznych, wydanych przez producentów, programów obsługi technicznej lub przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.
7. W wyniku pozytywnej oceny kontroli Prezes Urzędu wydaje odpowiedni certyfikat.
8. Certyfikat wydaje się na czas określony, o którym mowa w art. 161 ust.3 ustawy.
9. Zmiana danych, o których mowa w ust. 5, powinna być zgłoszona Prezesowi Urzędu w ciągu 14 dni pod rygorem utraty ważności certyfikatu.
10. Zmiana danych, o których mowa w ust. 5 pkt 1-3, powoduje obowiązek uzupełnienia lub wymiany certyfikatu.
11. Certyfikat podlega wycofaniu w przypadku:
- 1) zaprzestania działalności i rezygnacji z certyfikatu lub;
  - 2) nie zgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w ust. 9 lub;
  - 3) nie zapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania certyfikatu.
12. W przypadku, o którym mowa w ust. 11, Prezes Urzędu cofa certyfikat w drodze decyzji administracyjnej.
13. Wzór wniosku, o którym mowa w ust. 4, określa załącznik nr 10.

## **Rozdział VII**

### **Sposób prowadzenia ewidencji podmiotów projektujących, produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej**

§ 47.1. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów i osób, o których mowa w § 45 i § 46.

2. Osoby, o których mowa w ust 1, są obowiązane odpowiednio do:

- 1) prowadzenia ewidencji wykonanych i nadzorowanych czynności stosownie do posiadanego zakresu upoważnienia do projektowania, produkcji i prac obsługowych;
- 2) prowadzenia wykazu sprzętu dopuszczonego do lotów (przedłużeń pozwolenia na wykonywanie lotów);
- 3) przechowywania protokołów z wykonanych czynności obsługowych;
- 4) stosowania ujednoliconych sposobów zapisów, wykazów, wzorów protokołów, oraz pieczęci używanych do poświadczeń.

3. Podmioty, którym Prezes Urzędu wydał certyfikat są wpisane na listę zatwierdzonych podmiotów, która jest publikowana w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu oraz udostępniana na stronie internetowej Urzędu.

4. Podmioty, o których mowa w § 45 i 46, w przypadku zaprzestania działalności, mają obowiązek powiadomienia i przekazania dokumentacji za okres ostatnich 12 miesięcy, o której mowa w ust. 2 pkt 1-3 Prezesowi Urzędu.

5. Pieczęć używana do poświadczeń, o których mowa w ust. 2 pkt 4, powinna zawierać co najmniej imię i nazwisko osoby dopuszczającej lub poświadczającej obsługę.

§ 48.1. Ewidencję podmiotów, o której mowa w art. § 47 ust. 1, może prowadzić również podmiot, któremu Prezes Urzędu udzielił upoważnienia do jej prowadzenia na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, obowiązany jest do przekazywania Prezesowi Urzędu listy zatwierdzonych podmiotów, uaktualnianej, co sześć miesięcy.

3. Prezes Urzędu przeprowadza okresowe sprawdzenie podmiotów prowadzących certyfikowaną działalność poprzez audytowanie organizacji, nie rzadziej niż na dwa lata.

## **Rozdział V III**

### **Przepisy przejściowe**

§ 49. W stosunku do procesów zgłoszonych do nadzorowania i rozpoczętych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się wymagania techniczne i zasady postępowania określone w przepisach dotychczasowych przez okres nie dłuższy niż 12 miesięcy od wejścia w życie rozporządzenia.

§ 50. Dokumenty wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują ważność przez okres, na który zostały wydane.

§ 51. Rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia <sup>1)</sup>

## MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ

Za zgodność pod względem  
prawnym i redakcyjnym

DIREKTOR  
Departamentu Prawnego

Dorota M. Nowak

1) Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 czerwca 2005 r. w sprawie przepisów technicznych o zdolności do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej (Dz. U. Nr 124, poz. 1037), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze i zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki do rozporządzenia Ministra  
Transportu, Budownictwa i Gospodarki  
Morskiej

z dnia .....(poz. ....)

#### Wykaz Załączników:

- 1) **Załącznik nr 1** -wzór wniosku o objęcie nadzorem budowy oraz o uznanie zdatności do lotu statku powietrznego
- 2) **Załącznik nr 2** - wzór pozwolenia na wykonywanie lotów ;
- 3) **Załącznik nr 3** –wzór wniosku o wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów
- 4) **Załącznik nr 4** -wzór wniosku o odnowienie ważności pozwolenia na wykonywanie lotów;
- 5) **Załącznik nr 5** -wzór pieczęci „zawieszono” pozwolenia na wykonywania lotów
- 6) **Załącznik nr 6** -wzór wniosku o zatwierdzenie dokumentacji technicznej sprzętu lotniczego;
- 7) **Załącznik nr 7** -wzór deklaracji zgodności statku powietrznego *Aircraft statement of conformity*;
- 8) **Załącznik nr 8** -„Rodzaje dokumentacji i wymagań zależnie od podkategorii”;
- 9) **Załącznik nr 9** -Obowiązkowe napisy i tabliczki w kategorii specjalnej;
- 10) **Załącznik nr 10** -wzór wniosku o wydanie certyfikatu w zakresie projektowania, produkcji lub obsługi;
- 11) **Załącznik nr 11** -wzór świadectwa oględzin.

Załącznik nr 1 -

Wzór wniosku o objęcie nadzorem budowy oraz o uznanie zdatności do lotu statku powietrznego

**PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

**WNIOSEK O OBJĘCIE NADZOREM BUDOWY I UZNANIE ZDATNOŚCI DO LOTU  
STATKU POWIETRZNEGO**

Proszę o - objęcie nadzorem lotniczym prac i czynności związanych z budową\* - przebudową\* - modyfikacją\* - odbudową\* - przywróceniem do użytkowania\* - zmianą kategorii na specjalną\* - uznanie zdatności do lotu\* niżej opisanego statku powietrznego:

<u>1. Nazwisko, imię, adres, telefon, fax adres poczty elektronicznej wnioskodawcy</u>	
<u>2. Adres/adresy miejsca (miejsc)/warsztatu (warsztatów), gdzie prowadzone będą prace (jeśli dotyczy)</u>	
<u>3. Rodzaj sprzętu</u>	<u>9. Rysunek w trzech rzutach, ew. zdjęcie</u>
<u>4. Oznaczenie – Nazwa</u>	
<u>5. Pochodzenie sprzętu (producent – wykonawca)/ Nr fabryczny</u>	
<u>6. Rok budowy (i ogólny czas pracy – jeśli dotyczy)</u>	
<u>7. Znaki rozpoznawcze (poprzednie znaki rozpoznawcze- jeśli dotyczy)</u>	
<u>8. Przyczyna wycofania z eksploatacji (jeśli dotyczy)</u>	
<u>10. Podstawowa charakterystyka techniczna (rodzaj konstrukcji, wymiary, powierzchnie, ciężary, osiągi, wyposażenie-awionika)</u>	

\* - *niepotrzebne skreślić*

11. Posiadana dokumentacja techniczna (konstrukcyjna, obliczeniowa, eksploatacyjna.)

12. Prace/części/podzespoły wykonywane w warunkach profesjonalnych – wykonawcy, miejsca wykonania (jeśli dotyczy)

<u>13. Silnik/silniki (jeśli dotyczy)</u>		<u>14. Śmigło/śmigła (jeśli dotyczy)</u>			
Liczba/Typ		Liczba/Typ			
Rok budowy/produkcji		Rok budowy/produkcji			
Czas pracy/Pozostały resurs (jeśli dotyczy):		Czas pracy/Pozostały resurs (jeśli dotyczy)			
Nr fab./ seryjny:		Nr fab./ seryjny:			
<u>15. Rodzaj w kategorii specjalnej :</u>		<u>16. Przepisy zgodności sprzętu</u>			
<u>15a) proponowana przez wnioskującego.</u>	<u>15b) zatwierdzona przez Prezesa Urzędu</u>	<u>16a) proponowane przez wnioskującego</u>			
<u>15c) Przewidywany sposób wykorzystania sprzętu</u>		<u>16b) zatwierdzone przez Prezesa Urzędu</u>			
..... (miejscowość)		..... (data)		..... (podpis zgłaszającego).	

Opinia Prezesa Urzędu lub właściwej terenowo delegatury Urzędu:

.....  
(miejscowość)

.....  
(data)


.....  
(podpis i pieczęć inspektora)

**UWAGA:** W razie potrzeby dodatkowe informacje mogą być przekazane w postaci załączników do niniejszego zgłoszenia

Strona 2/2



**Załącznik nr 2 –  
Wzór pozwolenia na wykonywanie lotów**

Numer rejestru: <i>Register Number</i>	<b>RZECZPOSPOLITA POLSKA</b>		<b>REPUBLIC of POLAND</b>	Klasa statku powietrznego: <i>Class of aircraft:</i>
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  <b><i>President of The Civil Aviation Authority</i></b>  <b>POZWOLENIE NA WYKONYWANIE LOTÓW W KATEGORII SPECJALNEJ</b> <b>Special Category Flight Permit</b>  <b>NUMER PLS –</b> <b>Number</b>				
1. Znaki przynależności państwowej i znaki rejestracyjne <i>Nationality and registration marks</i>	2. Wytwórca: <i>Manufacturer</i>	3. Seria i nr fabryczny: <i>Aircraft serial number</i>		
SP -	Oznaczenie fabryczne: <i>Manufacturers designation</i>	Rok budowy: <i>Year of construction</i>		
4. Podkategoria: <i>Aircraft Subcategory</i>				
5. Zgłaszający (adres): <i>Applicant (address)</i>				
6. Niniejszy dokument stwierdza, że wyżej wymieniony statek powietrzny został uznany za zdalny do lotu w kategorii specjalnej, może być zarejestrowany w polskim rejestrze cywilnych statków powietrznych i dopuszczony do eksploatacji pod warunkiem, że będzie utrzymywany i eksploatowany zgodnie z obowiązującymi przepisami i ograniczeniami użytkowania. Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdności do lotu w znaczeniu Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r (Dz. U. Nr 35 poz.212) oraz ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U.....) i nie stanowi podstawy do wykonywania lotów międzynarodowych ani lotów nad terytorium jakiegokolwiek innego państwa bez pozwolenia nadzoru lotniczego tego państwa. Okres ważności niniejszego dokumentu określony jest na drugiej stronie.  <i>This document certifies that the above- mentioned aircraft has been approved airworthy in the "Special Category", is eligible for registration in polish Register of Civil Aircraft and may be operated when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations. This document is not a certificate of airworthiness in compliance with Annex 8 of the Chicago Convention on International Civil Aviation of December 7, 1944 (Dz. U. No 35 item 212) and to Aviation Act of July 3, 2002 (Dz. U. ....) and does not allow to conduct international flights or flights over the territory of any other State without permission of the aviation authority of this state. Validity period of this document is given overleaf.</i>				
7. Ograniczenia: Uwaga !!! Poniżej podano przykładowe ograniczenia dla statku powietrznego zbudowanego przez amatora, wpisywane w tej rubryce <i>Limitations</i> Formalne ograniczenia użytkowania: 1. Wyżej wymieniony statek powietrzny nie może być używany do celów komercyjnych – do żadnej działalności w ramach jakiegokolwiek umowy przewidującej wynagrodzenie. 2. Wyżej wymieniony statek powietrzny nie może być używany do szkolenia lotniczego – nie dotyczy to lotów zapoznawczych.  Techniczne ograniczenia użytkowania: - zgodnie z zatwierdzoną Instrukcją Użytkowania w Locie i Obsługi Technicznej.  <i>Formal operational limitations:</i> 1. <i>This aircraft must not be used for any commercial purposes – for any activity under remuneration contract.</i> 2. <i>This aircraft must not be used for flight training – excluding familiarization flights.</i>  <i>Technical operational limitations: - according to approved Airplane Flight Manual &amp; Maintenance Manual.</i>				

8.Przepisy zdatości:  
Airworthiness requirements:

Data wydania: Date of issue		<b>Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:</b> President of The Civil Aviation Authority
--------------------------------	--	--

Str

ona 1/2

### 6. Stwierdzenie ważności Pozwolenia na Wykonywanie Lotów w Kategorii Specjalnej Validity Confirmation of the Special Category Flight Permit

1	Dn. Świadectwo Oględzin Nr:	<b>Pozwolenie ważne do:</b> Permit valid till:	Prezes ULC ( President of the CAA)
2	Dn. Świadectwo Oględzin Nr:	<b>Pozwolenie ważne do:</b> Permit valid till:	Prezes ULC ( President of the CAA)
3	Dn. Świadectwo Oględzin Nr:	<b>Pozwolenie ważne do:</b> Permit valid till:	Prezes ULC ( President of the CAA)
4	Dn. Świadectwo Oględzin Nr:	<b>Pozwolenie ważne do:</b> Permit valid till:	Prezes ULC ( President of the CAA)
5	Dn. Świadectwo Oględzin Nr:	<b>Pozwolenie ważne do:</b> Permit valid till:	Prezes ULC ( President of the CAA)
6	Dn. Świadectwo Oględzin Nr:	<b>Pozwolenie ważne do:</b> Permit valid till:	Prezes ULC ( President of the CAA)
7	Dn. Świadectwo Oględzin Nr:	<b>Pozwolenie ważne do:</b> Permit valid till:	Prezes ULC ( President of the CAA)
8	Dn. Świadectwo Oględzin Nr:	<b>Pozwolenie ważne do:</b> Permit valid till:	Prezes ULC ( President of CAA)
9	Dn. Świadectwo Oględzin Nr:	<b>Pozwolenie ważne do:</b> Permit valid till:	Prezes ULC ( President of the CAA)
10	Dn. Świadectwo Oględzin Nr:	<b>Pozwolenie ważne do:</b> Permit valid till:	Prezes ULC ( President of the CAA)
11	Dn. Świadectwo Oględzin Nr:	<b>Pozwolenie ważne do:</b> Permit valid till:	Prezes ULC ( President of the CAA)

12	Dn. Świadcstwo Oględzin Nr:	<b>Pozwolenie ważne do:</b>		Prezes ULC ( <i>President of the CAA</i> )
		<i>Permit valid till:</i>		
13	Dn. Świadcstwo Oględzin Nr:	<b>Pozwolenie ważne do:</b>		Prezes ULC ( <i>President of the CAA</i> )
		<i>Permit valid till:</i>		
14	Dn. Świadcstwo Oględzin Nr:	<b>Pozwolenie ważne do:</b>		Prezes ULC ( <i>President of the CAA</i> )
		<i>Permit valid till:</i>		

Strona 2/2

**WNIOSEK**  
o wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej

Nr Akt.  

Proszę o wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej:

1. Nazwa (nazwisko i imię) właściciela statku powietrznego:

--

2. Adres właściciela:

--

3. Nazwa (nazwisko i imię) użytkownika

4. Adres użytkownika

5. Nr umowy /  
upoważnienia

--	--	--

6. Dane statku powietrznego:

a. Numer certyfikatu typu / lub  
nr zatwierdzenia

--

b. Stan statku powietrznego

Nowy -       Używany - 

c. Ostatnie znaki rozpoznawcze / Państwo rejestracji

--

d. Wykreślenie  
z rejestru

--

e. Świadectwo Zdatości lub eksportowe świadectwo  
zdatości (numer, data, Państwo)

--

f. Przyznane znaki rozpoznawcze w rejestrze statków powietrznych

--

7. Opis statku powietrznego:

a. Typ                      Seria                      Numer fabryczny                      Nazwa i adres producenta, Państwo                      Data produkcji

Ilość godzin lotu:	od budowy:	po ostat. napr. Główniej:	Pozostaje:	

b. Typ silnika                      Seria i numer fabryczny                      Ilość godzin nalogu

	Od budowy	Po ost. napr. głównej	Pozostaje

c. Typ śmigła \*                      Seria i numer fabryczny                      Ilość godzin nalogu

	Od budowy	Po ost. napr. głównej	Pozostaje

\* dla śmigłowca dane wirnika(ów) i śmigła ogonowego, zespoły nośne

d. Przeznaczenie, ilość miejsc :

--

e. Zabudowane wyposażenie elektroniczne ( lub podanie dokumentu, w którym się znajduje wykaz) :

--

f. Wyposażenie dodatkowe ( lub podanie dokumentu, w którym się znajduje wykaz):

--

g. Inne informacje:

--

8. Protokół z ważenia i wyznaczania środka ciężkości (maksymalny ciężar do startu, data ważenia, kto wykonał, numer certyfikatu, nr licencji/upoważnienia):

--

9. Instrukcja użytkownika w locie (numer dokumentu, ostatnie wprowadzone zmiany):

--

10. Instrukcja obsługi technicznej, Terminarz (numer dokumentu, ostatnie wprowadzone zmiany):

--

11. Nazwa i adres zatwierdzonej organizacji obsługowej lub licencjonowany personel techniczny (Nazwisko i imię , numer licencji) przedstawiający do oględzin:

--

Ja niżej podpisany oświadczam, że wszystkie dane zawarte w niniejszym wniosku są prawdziwe, poprawne i pełne, świadomy faktu, że nieprawdziwość danych zawartych we wniosku, powoduje jego nieważność oraz przepadek uiszczonej opłaty.

..... dnia .....  
zgłaszającego.....

Podpis

Uwagi przyjmującego wniosek:

--

	Data, Podpis
--	--------------

Str. 2/2

## Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**WNIOSEK**  
o odnowienie ważności pozwolenia na wykonywanie lotów  
w kategorii specjalnej

Proszę o odnowienie ważności pozwolenia na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej:

1. Nazwa (*nazwisko i imię*) właściciela statku powietrznego:

--

2. Adres właściciela:

--

3. Nazwa (*nazwisko i imię*) użytkownika

4. Adres użytkownika

5. Nr umowy  
upoważnień

--	--	--

6. Dane statku powietrznego:

a. Znaki rozpoznawcze

--

b. Typ

Seria

Numer fabryczny

Ilość godzin lotu:	od budowy	po ostat. napr. głównej
		nalot w okresie ważności pozwolenia:

c. Typ silnika

Seria i numer fabryczny

Ilość godzin nalotu

		Od budowy	Po ost. napr. głównej	Pozostaje

d. Typ śmigła  
/Wirnika\*\*

Seria i numer fabryczny

Ilość godzin nalotu

		Od budowy	Po ost. napr. głównej	Pozostaje

\*\* dla wiroplata dane wirnika(ów) i śmigła ogonowego, zespołów napędowych

e. Wykonane obsługi techniczne w okresie ważności pozwolenia:



Str. 1/2



f. Wykonanie obowiązujących dyrektyw zgodności (AD), biuletynów:

--

g. Wyposażenie elektroniczne (dodatkowo zbudowane w okresie ważności pozwolenia – wpisać lub załączyć wykaz)

--

h. Wyposażenie dodatkowe (dodatkowo zabudowane w okresie ważności pozwolenia):

--

i. Inne informacje (podać przyczyny utraty ważności pozwolenia oraz wykonane prace w celu odnowienia jego ważności, jeżeli dotyczy):

--

8. Protokół z ważenia i wyznaczania środka ciężkości (Ciężar do startu, data ważenia, kto wykonał, numer certyfikatu/ nr licencji lub upoważnienia):

--

9. Instrukcja użytkowania w locie (numer dokumentu, ostatnie wprowadzone zmiany):

--

10. Instrukcja obsługi technicznej, terminarz (numer dokumentu, ostatnie wprowadzone zmiany):

--

11. Nazwa i adres zatwierdzonej organizacji obsługowej lub licencjonowany personel techniczny (Nazwisko i imię, numer licencji) przedstawiający do oględzin:

--

Ja niżej podpisany oświadczam, że wszystkie dane zawarte w niniejszym wniosku są prawdziwe, poprawne i pełne, świadomy faktu, że nieprawdziwość danych zawartych we wniosku powoduje jego nieważność oraz przepadek uiszczonej opłaty

..... dnia .....  
zgłaszającego:.....

Podpis

Uwagi przyjmującego wniosek:

--	--


Data, Podpis

Str. 2/2

Załącznik nr5 –

Wzór nr 05 - pieczęć zawieszenia pozwolenia na wykonywania lotów w kategorii specjalnej.

**ZAWIESZONE**  
***suspended***

 <b>Urząd Lotnictwa Cywilnego</b>		<b>WNIOSEK O ZATWIERDZENIE DOKUMENTACJI TECHNICZNEJ SPRZĘTU LOTNICZEGO</b>				
Numer wniosku :				Data:		
<b>Wniosek powinien obejmować tylko te instrukcje, które są związane z konkretnym numerem seryjnym statku powietrznego lub zabudowanych podzespołów.</b>						
Imię i nazwisko/nazwa właściciela:		Adres:		Telefon kontaktowy:		
Imię i nazwisko osoby upoważnionej do przedstawienia i odbioru instrukcji:				Telefon kontaktowy:		
Zwracam się z uprzejmą prośbą o zatwierdzenie n/w instrukcji sprzętu lotniczego w związku z:						
<input type="checkbox"/> Wydaniem/odnowieniem świadectwa zdatności do lotu/lub pozwolenia na wykonywanie lotów						
<input type="checkbox"/> Wydaniem świadectwa rejestracji						
<input type="checkbox"/> Realizacja niezgodności						
<input type="checkbox"/> Inne:						
Podstawowe dane statku powietrznego (silnik, śmigło, przekładnia główna)						
Lp.	Kategoria (płatowiec, silnik, śmigło, przekładnia główna)	Typ/Model	Wersja	Rok produkcji	Numer seryjny	Znaki
1.	płatowiec					
2.	silnik					
3.	śmigło					
4.						
5.						
Podstawowe dane dot. składanej dokumentacji:						
Numer seryjny (płatowca, silnika, śmigła, przekładni głównej) *)	Oryginalna nazwa instrukcji	Nr katalogowy instrukcji	Data wydania instrukcji	Nr i data ostatniej zmiany lub biuletynu		

\*) *niepotrzebne skreślić*

.....  
 Podpis osoby składającej  
 wniosek

Pola wypełniane przez Wydział Dokumentacji Technicznej

Upoważnienie właściciela	
Imię i nazwisko osoby sprawdzającej aktualność instrukcji:	Podpis / Data:

Tabela B2

Lp.	Oryginalna nazwa instrukcji (producenta)	Nr instrukcji (producenta)	Stwierdzone odstępstwa	Termin usunięcia odstępstw	Data zatwierdzenia instrukcji
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					

Instrukcje poddane sprawdzeniu na zgodność z oryginałem:

Pozycja z Tabeli B2	Numer karty kontrolnej	Data przekazania instrukcji	Imię i nazwisko sprawdzającego zgodność z oryginałem

Pobrana opłata lotnicza

Pozycja z tabeli B2:	Wysokość opłaty:
Numer dowodu wpłaty:	Data wpłaty:

Pokwitowanie odbioru:

Czytelny podpis:	Data:
------------------	-------

<b>DEKLARACJA ZGODNOŚCI STATKU POWIETRZNEGO</b> <b>AIRCRAFT STATEMENT OF CONFORMITY</b>		
1. Nr oświadczenia <i>Statement Ref. No.</i>		
2. Nazwa i adres organizacji produkującej <i>Name and Address Production Organization</i>		
3. Typ statku powietrznego <i>Aircraft Type</i>	4. Nr dokumentacji def. wyrób lub nr arkusza danych do certyfikatu typu/ lub pozwolenia na wykonywanie lotów <i>No of TCDS/ or PtF Refs</i>	
5. Numery lub znaki rejestracyjny statku powietrznego <i>Aircraft Refistration or Mark</i>	6. Numer seryjny <i>Serial No.</i>	
7. Szczegóły silnika/śmigła(*) <i>Engine/Propeller Details (*)</i>		
8. Modyfikacje i /lub biuletyny serwisowe(*) <i>Modifications and/or Service Bulletins (*)</i>		
9. Dyrektywy zgodności <i>Airworthiness Directives</i>		
10. Wyłączenia i zwolnienia i odstępstwa(*) <i>Exemptions, Waivers or Derogations (*)</i>		
11. Uwagi <i>Remarks</i>		
12. Pozwolenie na wykonywanie lotów lub śŚwiadectwo zgodności do lotu <i>Certificate of Airworthiness or Permit to Fly</i>		
13. Wymagania dodatkowe <i>Additional Requirements</i>		
14. Oświadczenie o zgodności statku powietrznego <i>Statement of Conformity</i> Niniejszym stwierdza się, że statek powietrzny jest w pełni zgodny z dokumentacją definiującą wyrób określoną w arkuszu danych technicznych do certyfikatu typu lub pozwolenia na wykonywanie lotów i elementami wyszczególnionymi w polach 7, 8, 9. <i>It is hereby certified that his aircraft confirms fully to the type-certificated design and to the items above in boxes 7, 8, 9.</i> Statek powietrzny jest w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację. <i>The aircraft is In a condition of safe operation.</i> Statek powietrzny poddany został próbom w locie z wynikiem pozytywnym. <i>The aircraft has been satisfactorily tested in flight.</i>		
15. Podpisano <i>Signed</i>	16. Nazwisko <i>Name</i>	17. Data (d/m/r) <i>Date (d/m/y)</i>
18. Numer wpisu w ewidencji podmiotów prowadzących działalność techniczną <i>Production Organisation Approval Reference</i>		

(\*) Niepotrzebne skreślić (\*) *Delete if not applicable*

## Załącznik nr 8

Zakres dokumentacji wymaganej podczas oceny i uznawania zdatności do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej w zależności od rodzaju i pochodzenia

Oznaczenia w tabeli:

- X dla dopuszczania do użytkowania statku powietrznego zaprojektowanego lub zbudowanego w Rzeczypospolitej Polskiej  
 U dla uznawania zdatności i dopuszczania do użytkowania statku powietrznego zaprojektowanego lub zbudowanego poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

lp	Rodzaj dokumentacji i wymagań zależnie od podkategorii	Podkategoria					
		S1	S2	S3	S4	S5	S6
1	Rysunki konstrukcyjne, opisujące projekt statku powietrznego (silnika, śmigła, zespołu statku powietrznego)	X	X	X		X	X
2	Obliczenia charakterystyk aerodynamicznych	X				X	X
3	Obliczenia stateczności i sterowności	X				X	X
4	Obliczenia obciążeń zewnętrznych całego statku powietrznego	X				X	X
5	Obliczenia obciążeń ważnych elementów konstrukcyjnych	X				X	X
6	Obliczenia wytrzymałości ważnych elementów konstrukcyjnych	X				X	X
7	Dowody zabezpieczenia konstrukcji przed zjawiskami z zakresu aeroelastyczności	X				X	X
8	Dane materiałowe i ich uzasadnienie	X	X	X		X	X
9	Próby statyczne do 100% obciążenia dla wybranych podzespołów	X				X	X
10	Próby statyczne elementów konstrukcyjnych, wykonanych dla takiego celu	X				X	X
11	Próby funkcjonalne naziemne zespołu napędowego i wybranych układów statku powietrznego (silnika, śmigła)	X	X	X	X U	XU	X
12	Próby funkcjonalne w locie zespołu napędowego i wybranych układów statku powietrznego (silnika, śmigła)	X	X	X	X U	XU	X
13	Próby w locie i pomiary wybranych charakterystyk statku powietrznego (silnika, śmigła)	X			X U	XU	X
14	Instrukcje statku powietrznego (silnika, śmigła) – instrukcja użytkowania w locie, instrukcja obsługi technicznej/utrzymania ciągłej zdatności, instrukcja użytkowania silnika/silników – w języku polskim	XU	XU	XU	X U	XU	X
15	Dokumenty stwierdzające zgodność statku powietrznego (silnika, śmigła) z oryginalną dokumentacją techniczną i przebieg jego użytkowania (książki płatowca, książki silnika, książki śmigła lub dokumenty równoważne, w tym książki obsługi)	U	U	U	X U	U	
16	Pełna dokumentacja opisowa i obsługowa (biuletyny serwisowe, instrukcje napraw, opisy techniczne, katalogi) używana w normalnej eksploatacji danego statku powietrznego (silnika, śmigła), lub zagwarantowany formalnie dostęp do takiej dokumentacji, z uwzględnieniem serii statku powietrznego lub jego podzespołu i ewentualnych zmian, jakie wprowadzono na danym egzemplarzu	U	U	U	X U		

17	Ocena stanu technicznego statku powietrznego lub jego podzespołu dokonana przez organizację/institucję uznaną przez techniczny nadzór lotniczy	U	U	U	X U	U	
18	W przypadku statku powietrznego lub jego podzespołu o znacznym stopniu złożoności, posiadanie kompletnego wyposażenia diagnostycznego i obsługowego, stosowanego w normalnej eksploatacji, albo zagwarantowany formalnie stały dostęp do takiego wyposażenia				X U	XU	
19	W przypadku statku powietrznego lub jego podzespołu o znacznym stopniu złożoności, zagwarantowana formalnie (uzgodnieniami lub statutem organizacji) współpraca personelu, posiadającego kwalifikacje potrzebne do obsługi i użytkowania danego statku powietrznego				X U	XU	
20	Certyfikat Typu statku powietrznego lub jego podzespołu pochodzenia zagranicznego, wydany przez obcy nadzór lotniczy lub dokument równoważny, wydany przez uprawnioną do tego instytucję zagraniczną, dopuszczający ten statek powietrzny (silnik, śmigło) do użytkowania	U	U	U	U	U	
21	Oryginalne instrukcje statku powietrznego lub jego podzespołu pochodzenia zagranicznego – instrukcja użytkowania wlocie (AFM), instrukcja obsługi technicznej (MM)/ instrukcje ciągłej zdadności do lotu (ICA), instrukcja użytkowania (OM) silnika/silników.	U	U	U	U	U	

Załącznik nr 9 Obowiązkowe napisy i tabliczki statku powietrznego

### TABLICZKI DODATKOWE

1. Tabliczka umieszczona w kabinie statku powietrznego:  
Wysokość czcionki - nie mniej niż 3 mm

TEN STATEK POWIETRZNY OTRZYMAŁ POZWOLENIE NA  
WYKONYWANIE LOTÓW W KATEGORII „SPECJALNY”  
I NIE SPEŁNIA WYMAGAŃ ODNOSZĄCYCH SIĘ SZEROKICH  
I SZCZEGÓLOWYCH PRZEPISÓW NA TEMAT ZDATNOŚCI DO LOTU,  
KTÓRE SĄ OPARTE NA ANEKSIE 8 DO KONWENCJI  
O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM

2. Tabliczka - napis umieszczony na zewnątrz statku powietrznego

Wysokość czcionki - nie mniej niż 25 mm

**SPECJALNY**





**Część II. Zakres prowadzonej działalności.**

„X”	<b>Zakres ogólny</b>	Statki powietrzne kategorii specjalnej ( <i>niepotrzebne skreślić</i> ): - samoloty/ jako całość /płatowiec / zespoły napędowe/ awionika - szybowce/ jako całość - śmigłowce/ jako całość /płatowiec / zespoły napędowe/ awionika - wiatrakowce/ jako całość /płatowiec / zespoły napędowe/ awionika - inny ( <i>wpisać jaki</i> ) .....	
	<b>Zakres szczegółowy</b> ( <i>właściwe pole wyboru oznaczyć „X”</i> )	projektowanie	
		produkcja	
		obsługa (w tym naprawy, poświadczanie obsługi)	
	<b>Zakres dodatkowy</b> ( <i>właściwe pole wyboru oznaczyć „X”</i> )	- spadochrony innego przeznaczenia – do statków powietrznych kategorii specjalnej (zgodnie z zakresem ogólnym i posiadanymi uprawnieniami); obsługa techniczna w zakresie ograniczonym do kompletacji, montażu, konserwacji, napraw niewymagających ingerencji w strukturę podzespołów, dopuszczania do użycia, układania oraz jej poświadczania ( <b>wniosek o zrealizowanie na podstawie zgłaszanych danych wpisu do ewidencji w zakresie spadochronów do statków powietrznych kategorii specjalnej i nadanie numeru w prowadzonej przez Prezesa ULC ewidencji podmiotów obsługujących spadochrony</b> )	TAK    NIE

**Część III a. Dane osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości w podmiocie jako całości**

„X”	Imię	Nazwisko	Kwalifikacje

**Część III b. Dane osób upoważnionych do wydawania w imieniu podmiotu dokumentów odbioru technicznego sprzętu, potwierdzających spełnienie warunków technicznych lub deklaracji zgodności**  
(*wypełniają producenci*)

„X”	Imię	Nazwisko	Zakres upoważnienia

**Część IV. Dane mechaników, zgłaszanych do ewidencji prowadzonej przez Prezesa ULC, wykonujących: obsługę sprzętu, naprawy, nadzór nad tymi czynnościami, ich poświadczanie, czynności kontroli jakości, odbioru produkcji, dopuszczania sprzętu i ewidencję tych czynności (w zależności od rodzaju prowadzonej przez podmiot działalności)**

„X”	Imię i nazwisko mechanika	Numer licencji mechanika lub świadectwa kwalifikacji	Zakres czynności wykonywany w ramach podmiotu – skrót uprawnienia wpisany do świadectwa kwalifikacji lub licencji mechanika
		PL -	


Strona 2/4

#### Część V. Oświadczenia osób wymienionych w części III i IV

Potwierdzam posiadanie wymienionych powyżej kwalifikacji oraz podjęcie się, w ramach podmiotu określonego w części I, wymienionych powyżej czynności, a także oświadczam, że wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (zgodnie z ustawą z dn. 29.08.97r. o ochronie danych osobowych Dz. U. z 2002 r. Nr 101 poz. 926 z późn. zm.), oraz na umieszczenie tych informacji, w tym także kontaktu i zakresu działalności, w ewidencji udostępnianej w siedzibie ULC i delegaturach terenowych.

Imię	Nazwisko	Podpis

#### Część VI. Sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu (wypełniają producenci)

„X”	Rodzaj produktu	Sposób oznaczania (nr załącznika do wniosku)

#### Część VII. Oświadczenie w imieniu podmiotu

Po zapoznaniu się z wymaganiami mających zastosowanie przepisów, właściwych dla zakresu wnioskowanej działalności lotniczej, oświadczam, że podmiot, który niniejszym zgłaszam, spełnił wymagania przepisów ustanowionych dla wydania przedmiotowego certyfikatu, wdrożył zgłoszone we wniosku i załącznikach sposoby postępowania, i wnioskuję o wszczęcie przez Prezesa ULC:

*„procesu certyfikacji lotniczej działalności technicznej i wydanie certyfikatu w zakresie podanym we wniosku”.*

Potwierdzam prawdziwość danych wymienionych powyżej, oraz oświadczam, że wyrażam zgodę na przetwarzanie danych podmiotu, w tym danych osobowych, przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (zgodnie z ustawą z dn. 29.08.97 r. o ochronie danych osobowych Dz. U. z 2002r. Nr 101 poz.926 z późn. zm.) oraz na umieszczenie tych informacji w ewidencji udostępnianej w siedzibie ULC i delegaturach terenowych.

Proszę o umieszczenie danych o podmiocie na stronie internetowej ULC (właściwe pole wyboru oznaczyć „X”)	TAK	<input type="checkbox"/>
	NIE	<input type="checkbox"/>

Do wniosku załączam:

1. oświadczenie o wielkości podmiotu / wykaz załączników,
2. załączniki zgodnie z wykazem

.....  
Imię, nazwisko /pieczęć i podpis upoważnionego  
przedstawiciela podmiotu

**Strona 3/4**

Załącznik wpłynął do LTT		Statki Powietrzne kategorii specjalnej	SPS
Numer sprawy			

**OŚWIADCZENIE PODMIOTU/  
WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW**

Załącznik do wniosku / aktualizacji danych  
z dnia: ..... podmiotu: (oznaczenie).....

(siedziba).....

ubiegającego się o certyfikat dotyczący (niepotrzebne skreślić):

- a) Projektowania
- b) Produkcji
- c) Obsługi ultralekkich statków powietrznych

**OŚWIADCZENIE PODMIOTU**

W działalności podlegającej certyfikacji będzie brało udział (niepotrzebne skreślić): - do 5 osób / - powyżej 5 osób

**WYKAZ WYPEŁNIONYCH ZAŁĄCZNIKÓW / UZASADNIENIE ICH BRAKU**

Numer załącznika	Nazwa załącznika	Liczba stron lub zapis „BRAK”	Uzasadnienie braku załącznika (niepotrzebne lub niewłaściwe skreślić i dopisać faktyczne)
Załącznik 1	Informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu i kontroli jakości		
Załącznik 2 część A	Schemat struktury organizacyjnej związanej z certyfikowaną działalnością		podmiot prowadzi w składzie do pięciu osób działalność podlegającą certyfikacji
Załącznik 2 część B	Informacje dotyczące przygotowania zawodowego personelu: kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego		podmiot prowadzi w składzie do pięciu osób działalność podlegającą certyfikacji
Załącznik 2 część C	Dane osób odpowiedzialnych za zapewnienie kontroli jakości		podmiot prowadzi w składzie do pięciu osób działalność podlegającą certyfikacji
Załącznik 2 część D	Schemat systemu zapewnienia jakości		podmiot prowadzi w składzie do pięciu osób działalność podlegającą certyfikacji
Załącznik 3 część A	Dane podstawowych kooperantów i zakres kooperacji		podmiot nie prowadzi kooperacji z innymi podmiotami w zakresie certyfikowanej działalności
Załącznik 3 część B	Informacje o sposobie zapewnienia jakości lub sposobie odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów niebędących zatwierdzonymi wytwórcami		podmiot nie wykorzystuje podzespołów dostarczanych przez kooperantów niebędących zatwierdzonymi producentami
Załącznik 4	Sposób oznaczania produktów dopuszczanych do obrotu		podmiot nie jest producentem
Załącznik 5	Dowód wniesienia opłaty lotniczej		opłata nie jest wymagana
<b>RAZEM</b>			Imię i nazwisko/pieczeń i podpis upoważnionego
załączników		stron	

			przedstawiciela podmiotu Data:
--	--	--	-----------------------------------

rona 4/4

St

Załącznik nr 11 – URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO		ŚWIADECTWO OGLEDZIN Nr		właściciel		A Dla użytkownika
		Poprzednie Świadectwo Ogledzin nr	data			
Statek powietrzny:						
Znaki:	Numer rejestru:	Klasa:		użytkownik		
1. Sprawdzenie zdadności statku powietrznego na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. ....) art.....						
w celu:						
.....						
..... **						
Płatowiec	Typ	Nr fabryczny	Ilość godzin lotu			
			od budowy	od ost. napr. gf.	pozostaje	
Silnik	1					
	2					
	3					
	4					
2. Na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze art. 49*, 53a* (Dz. U.....) , statek powietrzny o cechach określonych powyżej, w wyniku przeprowadzonych oględzin został uznany za zdadny/ niezadny* (patrz uwagi na odwrocie) do lotów próbnych kontrolnych. *						
Loty	próbne	kontrolne	wykonać	zgodnie	z	
.....						
Dozwolony rejon/trasa lotów próbnych kontrolnych*.....						
Zezwolenie ważne od :.....do: .....			Miejscowość, data, z upoważnienia Prezesa ULC			
3. Na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze art. 50 (Dz. U. ....), statek powietrzny o cechach określonych powyżej, w wyniku przeprowadzonych oględzin oraz zrealizowanego(ch) z wynikiem pozytywnym lotu(ów) próbnych kontrolnych został uznany za zdadny do lotów próbnych doświadczalnych. *						
Loty próbne doświadczalne wykonać zgodnie z						
.....						
Dozwolony rejon/trasa lotów próbnych doświadczalnych*.....						
Świadectwo oględzin ważne do* :			Miejscowość, data, z upoważnienia Prezesa ULC			

\*niepotrzebne skreślić; \*\* opis na drugiej stronie

Strona 1/2



\*\* W pkt. 1. jako cel wpisać odpowiednio jeden z podanych poniżej celów sprawdzenia zdatności statku powietrznego ;

- a) art. 50 Dopuszczenia do lotów próbnych prototypu
- b) art. 49, Wydania Świadectwa Zdatości do Lotu / art. 53a Wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów w kat. specjalnej
- c) art. 49 Odnowienia ważności Świadectwa Zdatości do Lotu / art.53a Odnowienie pozwolenia na wykonywanie lotów w kat. specjalnej
- d) art. 27 Inspekcji utrzymania ważności Świadectwa Zdatości do Lotu
- e) art. 49 Wydania Eksportowego Świadectwa Zdatości do Lotu
- f) art.53a Odnowienia ważności dokumentów zdatości statku powietrznego kategorii „Specjalny”
- h) art.50 Wydania Zezwolenia na wykonywanie Lotow - z uwagi na specyfikę związaną z oględzinami do wydania tego dokumentu należy wykreślić z zamieszczonego w pkt. 1) tekstu słowo „zdatości” oraz całkowicie wykreślić pkt. 2.

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO		ŚWIADECTWO OGŁĘDZIN Nr		..... właściciel		<b>B</b>
		Poprzednie Świadectwo Ogłędzin nr	data			
Statek powietrzny:						
Znaki:	Numer rejestru:	Klasa:				Dla ULC
1. Sprawdzenie zdadności statku powietrznego na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. ) art.....						
w celu:						
.....						
..... **						
Płatowiec	Typ	Nr fabryczny	Ilość godzin lotu			
			od budowy	od ost. napr. gł.	pozostaje	
Silnik	1					
	2					
	3					
	4					
2. Na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze art. 49*, (Dz. U.... ), statek powietrzny o cechach określonych powyżej, w wyniku przeprowadzonych ogłędzin został uznany za zdadny/niezdadny* (patrz uwagi na odwrocie) do lotów próbnych kontrolnych. *						
Loty	próbne	kontrolne	wykonać	zgodnie	z	
.....						
Dozwolony rejon/trasa lotów próbnych kontrolnych*.....						
Zezwolenie ważne od :.....do: .....			Miejscowość, data, z upoważnienia Prezesa ULC			
3. Na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze art. 50*(Dz. U.....) , statek powietrzny o cechach określonych powyżej, w wyniku przeprowadzonych ogłędzin oraz zrealizowanego(ch) z wynikiem pozytywnym lotu(ów) próbnych kontrolnych został uznany za zdadny do lotów próbnych doświadczalnych. *						
Loty próbne doświadczalne wykonać zgodnie z						
.....						
Dozwolony rejon/trasa lotów próbnych doświadczalnych*.....						
Świadectwo ogłędzin ważne do* :			Miejscowość, data, z upoważnienia Prezesa ULC			

\*niepotrzebne skreślić; \*\* opis na drugiej stronie

\*\* W pkt. 1. jako cel wpisać odpowiednio jeden z podanych poniżej celów sprawdzenia zdatności statku powietrznego ;

- a) art. 50 Dopuszczenia do lotów próbnych prototypu
- b) art.49 Wydania Świadectwa Zdatości do Lotu / 53a Wydania pozwolenia na wykonywanie lotów w kat. specjalnej
- c) art. 49 53a Odnowienia ważności Świadectwa Zdatości do Lotu / 53a Odnowienia ważności Pozwolenia na wykonywanie lotów w kat. specjalnej
- d) art.27 Inspekcji utrzymania ważności Świadectwa Zdatości do Lotu
- e) art. 49 Wydania Eksportowego Świadectwa Zdatości do Lotu
- f) art.53a . Odnowienia ważności dokumentów zdatości statku powietrznego kategorii „Specjalny”
- h) art..50 Wydania Zezwolenia na wykonywanie Lotów - z uwagi na specyfikę związaną z oględzinami do wydania tego dokumentu należy wykreślić z zamieszczonego w pkt. 1) tekstu słowo „zdatności” oraz całkowicie wykreślić pkt. 2.

Strona 2/2

Strona 2/2

## UZASADNIENIE

### I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Podstawą do wydania rozporządzenia w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem EASA jest upoważnienie ustawowe zawarte w art. 53 c ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134) znowelizowanej ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015), która weszła w życie 18.09.2011 r. Projektowane rozporządzenie zastąpi dotychczas obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 czerwca 2005 r. w sprawie przepisów technicznych o zdatności do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej (Dz. U. Nr 124, poz. 1037).

Przepisy projektowanego rozporządzenia dotyczą grupy statków powietrznych określonych nazwą statki powietrzne kategorii specjalnej. Do grupy tej obecnie zaliczone mogą być statki powietrzne, których ogólna charakterystyka pozwala na sklasyfikowanie ich jako spełniających co najmniej jedno z kryteriów określonych w Załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE, tj.:

a) historyczne statki powietrzne spełniające poniższe kryteria:

(i) nieskomplikowane statki powietrzne, których:

- pierwotny projekt został stworzony przed dniem 1 stycznia 1955r. oraz
- produkcja została zakończona przed dniem 1 stycznia 1975 r.;

lub

(ii) statki powietrzne o niewątpliwym znaczeniu historycznym, związane z :

- udziałem w ważnym wydarzeniu historycznym; lub
- istotnym krokiem w rozwoju lotnictwa; lub
- istotną rolą jaka odegrały w siłach zbrojnych państwa członkowskiego;

b) statki powietrzne specjalnie zaprojektowane lub zmodyfikowane do celów badawczych, celów eksperymentalnych lub naukowych, które prawdopodobnie będą produkowane w bardzo niewielkiej liczbie;

c) statki powietrzne, które w co najmniej 51% zbudowane zostały przez amatora lub stowarzyszenie amatorów nienastawione na zysk, na ich własny użytek, a nie w celach zarobkowych.

- d) statki powietrzne wykorzystywane przez siły zbrojne, chyba, że jest to typ statku powietrznego, którego standard projektu został przejęty przez Agencję;
- e) repliki statków powietrznych spełniające kryteria zawarte w lit. a) lub d) powyżej, których projekt struktury jest podobny do projektu struktury oryginalnego statku powietrznego.

Wymienione powyżej statki powietrzne określone w projektowanym rozporządzeniu jako statki powietrzne kategorii specjalnej, zgodnie z rozporządzeniem WE nr 216/2008 mogą zostać objęte regulacjami prawnymi przepisów krajowych.

Dotychczasowe uregulowania dotyczące statków powietrznych kategorii specjalnej zawarte były w:

1) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 czerwca 2005 r. w sprawie przepisów technicznych o zdatości do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej (Dz. U. Nr 124, poz. 1037). - określającym wymagania techniczne dla statków powietrznych kategorii specjalnej. Na jego podstawie Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał w dnia 8 lipca 2005r. Obwieszczenie w sprawie „Tymczasowych zasad sprawdzania zdatości statków powietrznych budowanych w pojedynczych egzemplarzach” (opublikowane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego Nr 7 z dnia 8 lipca 2005 r.), określające szczegółowe wymagania dla poszczególnych klas statków powietrznych lub ich podzespołów w kategorii specjalnej.

2) Decyzji Nr 5 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 9 lutego 2001r. w sprawie wprowadzenia zasad dopuszczania do lotu statków powietrznych nie spełniających przepisów JAR lub nie objętych tymi przepisami.

Zasady te określały definicję statku powietrznego kategorii „Specjalny” oraz podstawowe wymagania jakie musi on spełnić, aby mógł być wpisany do polskiego rejestru cywilnych statków powietrznych. Ponadto na podstawie tej decyzji ustalone zostały szczegółowe wymagania dotyczące trybu dopuszczania do lotu statków powietrznych kategorii Specjalny oraz ogólnej procedury wydawania „Pozwolenia na wykonywanie lotów w kategorii Specjalny” w Decyzja nr 4 GILC z dnia 22 marca 2001 r.

Oprócz ww. dokumentów statki powietrzne kategorii specjalnej podlegały, także wymaganiom określonym w innych rozporządzeniach, ustanowionych na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951) , takich jak:

3) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 139, poz. 1332 i 1333);

4) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 września 2003 r. w sprawie opłaty lotniczej (Dz. U. Nr 176 Poz. 1717 i 1718);

5) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 sierpnia 2003 r. w sprawie wymagań dotyczących konstrukcji statków powietrznych oraz certyfikatu typu (Dz. U. Nr 168 Poz. 1639);

6) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 sierpnia 2003 r. w sprawie wykonywania lotów próbnych oraz wydawania świadectwa oględzin statku powietrznego (Dz. U. Nr 173 Poz. 1678 z 2003 r.);

7) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262 poz. 2609 i 2610), Załącznik nr 2 „Szczegółowe zasady dotyczące

bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązków ich użytkowników (PL-6)”.

W podsumowaniu dotychczasowego stanu prawnego można stwierdzić, że przepisy te pomimo zdefiniowania kategorii specjalnej w jednym dokumencie, wymagały posługiwania się wieloma dokumentami w celu przeprowadzenia procesu uznania zdatności do lotu. Nie regulowały jednoznacznie wszystkich podstawowych zagadnień związanych z certyfikowaniem wyrobów lotniczych tej kategorii (zagadnień utrzymania ciągłej zdatności do lotu, certyfikowania podmiotów projektujących, produkujących lub obsługujących statki powietrzne).

Wejście w życie rozporządzenia (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008r., nadrzędnego w stosunku do prawa krajowego, wymusiło zmiany w prawie krajowym odnoszącym się do statków powietrznych kat. specjalnej. Po pierwsze rozporządzenie ograniczyło grupę statków powietrznych, które można uznać i zakwalifikować do tej kategorii, do takich, które spełniają jedno z kryteriów określonych w punktach: a), b), c), d) i h) Aneksu II tego rozporządzenia. Po drugie określiło, że ograniczenie zakazu wykonywania lotów komercyjnych dotyczy wyłącznie statków powietrznych zbudowanych amatorsko, tj. takich które zostały zbudowane przez amatora lub stowarzyszenie amatorów na ich własne potrzeby. Ponadto w związku z rozporządzeniem WE, możliwe jest znowelizowanie dotychczasowego zapisu w prawie krajowym, mówiącego o całkowitym zakazie użytkowania statków powietrznych kategorii specjalnej do szkolenia i treningu w celu uzyskania licencji pilota, ponieważ zakaz ten nie wynika bezpośrednio z zapisów Załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 z 20 lutego 2008r.

W związku z powyższym postanowiono wprowadzić na podstawie jednego upoważnienia ustawowego rozporządzenie, które w sposób kompleksowy regulowałoby zagadnienia związane z obszarem certyfikowania, nadzorem nad ciągłą zdatnością do lotu oraz podmiotami zajmującymi się projektowaniem, produkcją i obsługą tych statków powietrznych.

## **II. Zakres regulacji**

Zakresem regulacji rozporządzenia objęta została grupa statków powietrznych wymieniona w punktach: a), b), c) d), h) i lit. i) Załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE.

Dla statków powietrznych z tej grupy utrzymano wspólną nazwę - statki powietrzne kategorii specjalnej - dla odróżnienia ich od statków powietrznych certyfikowanych zgodnie z wymaganiami przepisów europejskich EASA. Statki powietrzne kategorii specjalnej nie muszą spełniać wszystkich szczegółowych wymagań określonych w rozporządzeniu podstawowym WE nr 216/2008, a także nie muszą spełniać w pełnym zakresie wymagań Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (ICAO). Jednak ze względu na swoje zastosowanie, niezwiązane z zarobkowym przewozem lotniczym mogą zostać dopuszczone do lotów do określonych zastosowań, po wprowadzeniu dodatkowych ograniczeń w ich

użytkowaniu, pod warunkiem spełnienia przepisów zapewniających wymagany minimalny poziom bezpieczeństwa. Ponadto projekt rozporządzenia umożliwia statkom powietrznym kategorii specjalnej indywidualny sposób prowadzenia procesów oceny zdatności i dopuszczenia do lotu każdego zgłoszonego do nadzoru egzemplarza statku powietrznego.

Projekt rozporządzenia reguluje szczegółowo:

- w Rozdziale I - rodzaje statków powietrznych kategorii specjalnej,
- w Rozdziale II – Sposób postępowania przy wydawaniu, odnawianiu ważności oraz zawieszaniu i cofaniu pozwoleń na wykonywanie lotów statków powietrznych kategorii specjalnej,
- w Rozdziale III – Sposób i warunki budowy, odbudowy lub modyfikacji statków powietrznych kategorii specjalnej,
- w Rozdziale IV – Sposób prowadzenia inspekcji statków powietrznych kategorii specjalnej,
- w Rozdziale V – Zakres obsługi statków powietrznych kategorii specjalnej,
- w Rozdziale VI – Sposób postępowania przy certyfikowaniu podmiotów projektujących, produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej,
- w Rozdziale VII Sposób prowadzenia ewidencji podmiotów projektujących, produkujących i obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej,
- w Rozdziale VIII – Przepisy przejściowe.

W załącznikach do rozporządzenia określone zostały wzory stosowanych druków: wniosków, pozwoleń i informacji ogólnych stosowanych w procesach uznania zdatności do lotu statków powietrznych kat. specjalnej.

W rozdziale III w § 21 ust.1 projektu określona jest podstawa wymagań technicznych, która może być określona poprzez wskazanie :

- 1) wymagań technicznych określonych w wytycznych i instrukcjach wprowadzonych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy lub;
- 2) specyfikacji certyfikacyjnych wprowadzonych do stosowania na podstawie art. 3 ust. 4 ustawy lub,
- 3) wymagań technicznych określonych w przepisach innego państwa zapewniających ekwiwalentny, nie niższy poziom bezpieczeństwa niż wymagania techniczne, o których mowa w pkt 1 i 2
- 4) wymagań technicznych zgodnie z którymi statek powietrzny został dopuszczony do użytkowania – w przypadku statków powietrznych historycznych lub replik.

Uzgodniona z Prezesem Urzędu podstawa wymagań technicznych będzie mogła być określona w oparciu o przepisy międzynarodowe stosowane do statków powietrznych certyfikowanych, takie jak m.in.: CS, JAR,

Code 14 CFR<sup>2</sup>), FAR<sup>3</sup>), CS-31, JAR-31, Title 14 CFR Part 31 lub FAR-31;

Podstawa certyfikacji dla silników i śmigieł ustalana będzie w procesie nadzoru nad budową w oparciu o przepisy międzynarodowe takie jak: CS-E, CS-P, CS-22 Podczęść H i J, JAR-E, JAR-P, JAR-22 Podczęść H i J, Title 14 CFR Part 33 ,CFR Part 35 , FAR 33, FAR 35 lub BCAR.

W przypadku uznawania obcego certyfikatu typu lub uznawania zdatności do lotu egzemplarza wyrobu lotniczego zaprojektowanego i zbudowanego poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej mogą być zastosowane:

1) przepisy techniczne, zgodnie, z którymi statek powietrzny został dopuszczony do użytkowania w państwie projektu lub budowy lub

2) uzgodnione z Prezesem Urzędu, zaproponowane przez wnioskującego wymagania techniczne.

Podstawa certyfikacji będzie mogła, w tym przypadku, być ustalona w oparciu o przepisy międzynarodowe stosowane do statków powietrznych certyfikowanych, takie jak: CS, JAR, Title 14 CFR, FAR, BCAR<sup>4</sup>, CAP<sup>5</sup>, standardy ASTM;

W przypadku uznawania zdatności do lotu statku powietrznego, dla którego wnioskujący wystąpił o dopuszczenie do lotów w warunkach VFR w nocy lub IFR oraz posiadającego wyposażenie do lotów w przestrzeni kontrolowanej, zastosowanie będą miały wymagania techniczne określone w przepisach, wprowadzonych do stosowania na podstawie art. 3 ust.4 ustawy Prawo lotnicze lub przepisach uzgodnionych indywidualnie z Prezesem Urzędu.

W przypadku zastosowania w konstrukcji lub projekcie statku powietrznego niestandardowych rozwiązań, występowania nietypowych warunków użytkowania lub przeznaczenia statku powietrznego do wykonywania lotów w warunkach nieprzewidzianych w standardowych wymaganiach zdatności do lotu, wnioskujący zobowiązany jest uzgodnić z Prezesem Urzędu warunki specjalne i wykazać spełnienie przez statek powietrzny dodatkowych wymagań technicznych określonych w tych warunkach.

Przyjęta w projekcie rozporządzenia rozwiązania pozwolą między innymi na:

---

<sup>2</sup> 14 Księga Kodeksu Przepisów Federalnych - Title 14 Code Federal Regulations (CFR), Subchapter C Aircraft, od Part 21- do Part 49- zawiera przepisy lotnicze USA, dostępne w Federal Aviation Administration, 800 Independence Ave., SW Washington DC. 20591 oraz na stronie internetowej [www.faa.gov](http://www.faa.gov)

<sup>3</sup> FAR -Federal Aviation Regulation – wcześniejsze oznaczenie przepisów lotniczych USA Airworthiness Standard:dostępne jak w pkt odnośnika <sup>3</sup>) wyżej.

<sup>4</sup> BCAR – British Civil Airworthiness Requirements – Civil Aviation Authority CAA UK wymagania zdatności do lotu, dostępne na stronie internetowej CAA: [www.caa.co.uk](http://www.caa.co.uk)

<sup>5</sup> CAP Civil Aviation Authority CAA UK – brytyjskie wymagania zdatności do lotu, dostępne na stronie internetowej CAA: [www.caa.co.uk](http://www.caa.co.uk) jak wyżej [www.inforlex.pl](http://www.inforlex.pl)



- stworzenie dogodnych warunków dla rozwoju lotnictwa nieobjętego zakresem regulacji EASA, służącego użytkowaniu statków powietrznych o znaczeniu historycznym, eksperymentalnym, naukowym, sportowym, kolekcjonerskim, wyczynowym czy amatorskim,
- sprecyzowanie odnoszących się do tej grupy statków powietrznych wymagań technicznych,
- zwiększenie deklaratywności, uproszczenie i ujednoczenie nazewnictwa, określeń, definicji i wymagań dotyczących budowy, użytkowania i utrzymania ciągłej zdatości do lotu, oraz certyfikowania podmiotów podejmujących działalność gospodarczą w zakresie projektowania, produkcji lub napraw i obsługi tych statków powietrznych,
- wprowadzenie ujednoczonych zasad przy wydawaniu dokumentów administracyjnych, dokumentów z prób dowodowych koniecznych do ich dopuszczenia do lotu oraz dokumentów zdatości do lotu,
- precyzyjne określenie klasy, kategorii, podkategorii statków powietrznych do wydania upoważnienia przez Prezesa Urzędu innym organom do wykonania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art.22 ust. 3 ustawy.

Rozporządzenie wejdzie w życie w dniu następującym po dniu jego ogłoszenia. Skrócony termin wejścia w życie przepisów niniejszego projektu jest podyktowany koniecznością wejścia w życie jego przepisów do dnia 19 marca 2013 r., co wynika z art. 18 ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015), który zachowuje czasowo w mocy dotychczasowe przepisy wykonawcze, w tym wydane z upoważnienia w art. 53 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951).

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

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

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Organizacje o charakterze lobbingsowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.

Stosownie do postanowień § 11a ust. 1 i ust. 2 pkt 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

W opinii projektodawców, regulacja nie mieści się w zakresie przedmiotowym zagadnień podlegających konsultacjom z Europejskim Bankiem Centralnym, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (98/415/WE).

### **III. Ocena skutków regulacji (OSR)**

#### **1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje przedmiotowe rozporządzenie:**

Rozporządzenie ma wpływ na właścicieli, użytkowników statków powietrznych jak również na podmioty realizujące działalność gospodarczą przy użyciu statków powietrznych z wyłączeniem usług przewozu lotniczego.

#### **2. Projektowane rozporządzenie w ramach konsultacji społecznych zostało skonsultowane z następującymi podmiotami:**

1. Aeroklub Polski;
2. Lotnicza Amatorska Federacja RP;
3. Krajowe Towarzystwo Lotnicze „AOPA” Poland;
4. Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego EAA 991;
5. General Aviation Sp. z o. o.;
6. ZAKŁADY LOTNICZE Margański & Mysłowski S.A.;
7. Allstar PZL Glider Sp. z o.o.;
8. Henryk Mynarski, Zakład Szybowcowy „Jeżów”;
9. LZP-N AERO-KROS;
10. AERO AT Sp. z o.o.;
11. Instytut Lotnictwa w Warszawie;
12. Business Centre Club – Związek Pracodawców;
13. Forum Związków Zawodowych;
14. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
15. Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Linii Lotniczych RP;
16. Ogólnopolski Porozumienie Związków Zawodowych;
17. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
18. Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
19. Związek Rzemiosła Polskiego;
20. Związek Zawodowy Personelu Pokładowego PLL „LOT” S.A.;
21. Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych;
22. Związek Zawodowy Pilotów Liniowych;
23. Związek Zawodowy Pracowników PLL „LOT” S.A.;

Omówienie uwag zgłoszonych podczas konsultacji społecznych zawarte jest w załączniku do uzasadnienia.

3. **Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego** – wprowadzenie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na budżet państwa ani budżety jednostek samorządu terytorialnego. Wprowadzenie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na poziom obciążeń administracyjnych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ponieważ wydawanie określonych w rozporządzeniu dokumentów nie będzie wiązało się z dodatkowymi czynnościami administracyjnymi.
4. **Wpływ na rynek pracy** – wprowadzenie rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.
5. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** – projektowana regulacja ma na celu ujednoczenie i uproszczenie przepisów oraz procedur postępowania przy dopuszczaniu do lotu statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA. Projektowana regulacja ma również na celu umożliwienie wszystkim podmiotom zainteresowanym lotnictwem amatorskim, eksperymentalnym budowy własnych, innowacyjnych projektów, odbudowę konstrukcji zabytkowych, przywracanie do stanu lotnego historycznych statków powietrznych, a także na budowę historycznych i wojskowych replik statków powietrznych. Regulacja umożliwi także dopuszczenie do cywilnego użytkowania wojskowych statków powietrznych, zarówno historycznych, jak i tych współczesnych po ich przekwalifikowaniu na wersję cywilną. Obserwowany od wielu lat wzrost zainteresowania statkami powietrznymi, nieobjętymi nadzorem EASA zarówno ze strony entuzjastów lotnictwa, konstruktorów–amatorów, stowarzyszenia lotnicze jak i profesjonalne ośrodki związane z lotnictwem, jak instytucje naukowe, uczelnie techniczne, podmioty z branży lotniczej, od małych po profesjonalne zakłady lotnicze, powinien być wspierany, ponieważ nie tylko przyczynia się do rozwoju lotnictwa rekreacyjnego, sportowego, wyczynowego czy pokazowego, ale również ma olbrzymie znaczenie dla rozwoju ogólnej wiedzy lotniczej, kształcenia się młodego pokolenia związanego z lotnictwem. Wprowadzenie w rozporządzeniu odniesienia do szczegółowych wymagań technicznych zdolności do lotu, (zależnych od rodzaju statku powietrznego i złożoności prowadzonego procesu), które budowniczy konstruktor będzie musiał uwzględnić podejmując się budowy statku powietrznego w pojedynczym egzemplarzu, pozwoli już na etapie wstępnym przystąpienia do budowy na eliminowanie niebezpiecznych rozwiązań i w efekcie końcowym przyczyni się do podniesienia ogólnego poziomu bezpieczeństwa jego konstrukcji. Wprowadzenie minimalnych standardów wymagań w stosunku do podmiotów i osób podejmujących się działalności projektowania, produkcji oraz obsługi tych statków powietrznych, objęcie tych organizacji nadzorowaniem certyfikowanej działalności przez Prezesa Urzędu przyczyni się do podniesienia standardów bezpieczeństwa w tej grupie statków powietrznych.

Projektowana regulacja stwarza zatem ramy prawne do przejrzystego użytkowania statków powietrznych objętych zakresem jego regulacji i przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa użytkowania statków powietrznych. Element bezpieczeństwa jest istotnym elementem budującym zaufanie, a także zainteresowanie formami aktywności lotniczej wykonywanej przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą czy rekreacyjną z wykorzystaniem statków powietrznych objętych zakresem regulacji. Projektowana regulacja znosi bariery utrudniające stosowanie nowoczesnych i perspektywicznych

technologii. Tym samym wzrośnie konkurencyjność i przedsiębiorczość podmiotów wykonujących działalność lotniczą, gdyż będą mogły zaoferować swoim potencjalnym klientom usługi, które będą się odbywać według jasnych i przejrzystych reguł uwzględniających zasady bezpieczeństwa. Projektowane rozporządzenie nie nakłada na producentów statków powietrznych dodatkowych, w stosunku do już obowiązujących powinności wynikających z odrębnych przepisów, które pociągałyby za sobą dodatkowe koszty.

6. **Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie ma przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.





Lp	Konsultant społeczny	Przepis, którego uwaga dotyczy	Treść uwagi	Stanowisko ULC
1	AERO AT Sp. Z o.o.	§1.	<p>§1. Proponujemy, aby uzupełnić o:  Rozporządzenie określa przepisy techniczne i eksploatacyjne dla statków powietrznych kategorii specjalnej nieobjętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) na podstawie Załącznika II do rozporządzenia nr 216/2008 /WE oraz art. 53a ust. 2 ustawy „Prawo Lotnicze”</p>	Uwaga niezasadna. Definicja statku powietrznego kategorii specjalnej określona jest w słowniczku zawartym w § 2 projektu, który zawiera odwołanie do art. 53 a ust. 2 ustawy.
2	Aeroklub Polski	§1	<p>§1 - rozporządzenie reguluje jednolicie, bez zróżnicowania wymagań, szerokie spektrum stanów faktycznych: od prototypów samolotów, które mają być budowane seryjnie (np. pasażerskich) po konstrukcje amatorskie budowane w pojedynczych egzemplarzach. Stosowanie jednolitych kryteriów w sposób nieuzasadniony zablokuje rozwój konstrukcji amatorskich i oraz modyfikowanie i użytkowanie konstrukcji, które straciły certyfikat typu.</p>	Uwaga nie uwzględniona  Uwaga ogólna
3	Bogusław Kuśnierz	§ 2	<p>§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:  (...) 8) budowie statku powietrznego - rozumie się przez to budowę, odbudowę, przebudowę, przekwalifikowanie, przywrócenie do użytkowania zgłoszonego statku powietrznego lub jego podzespołu oraz uznanie zdatności importowanego statku powietrznego  Zbytnie uogólnienie. Różnica między budową a uznaniem zdatności importowanego statku powietrznego jest chyba dość duża. Należy rozróżnić budowę oraz działania , gdy ingeruje się poważnie w strukturę, wymienia silnik na inny typ itp. od działań gdy tego się nie robi.</p>	Uwaga uwzględniona.  Zapis zmieniono.
4	Aeroklub Polski	§2 pkt 8	<p>§2 pkt 8 - trudno się zgodzić aby „uznanie zdatności importowanego statku powietrznego” mieściło się w kategorii „budowa statku powietrznego”.  Proponuje się skreślić i wprowadzić odrębną właściwą dla tych czynności definicję oraz zakres działań wymaganych do dopuszczenia do użytkowania,</p>	Uwaga uwzględniona.  Usunięto „uznanie zdatności importowanego statku powietrznego” definicji pkt.8
5	Instytut Lotnictwa	§ 2 pkt 14	<p>Ad § 2, punkt 14)  Niezręcznie w dokumenty równoważne zostało wpisane tu świadectwo eksportowe. Niezręczność ta wynika z faktu, że pozostałe wymienione dokumenty uprawniają do użytkowania statku powietrznego w locie, do</p>	Uwaga uwzględniona  Wykreślono z § 2, punkt 14) Świadectwo eksportowe.

			czego nie uprawnia wspomniane świadectwo eksportowe.	
6	Institui Lotnictwa	§ 2 pkt 15	Ad § 2, punkt 15) Tekst „... lub lotów próbnych” proponujemy uzupełnić „... lub lotów próbnych-doświadczalnych”	Uwaga uwzględniona. Poprawiono zapis na „lotów próbnych- doświadczalnych”
7	Aeroklub Polski	§ 2 pkt 19 i 21	§ 2 pkt 19 i 21 - podając definicję „modyfikacji” jako „poważnej zmiany” po czym definiując „poważną zmianę” jako „niebędącą zmianą drobną” wprowadza się zbędne zamieszanie pojęciowe oraz tłumaczenie ignotum per ignotum. Proponuje się nadanie następującego brzmienia: „19) modyfikacji – rozumie się przez to wprowadzaną przez wnioskującego zmianę do dokumentacji projektu typu lub dokumentacji konstrukcyjnej statku powietrznego, która ma istotny wpływ na własności statku powietrznego, w szczególności takie jak ciężar, położenie środka ciężkości, stateczność statyczną i dynamiczną, parametry osiągow i charakterystyki w locie, wytrzymałość i zmęczenie materiału, zgodnie z którą statek powietrzny jest poddawany przebudowie;” oraz wprowadzenie definicji drobnej zmiany, która nie pociąga za sobą konieczności modyfikacji.	Uwaga uwzględniona Dopracowano zapisy § 2 pkt 20 i 22
8	Institui Lotnictwa	§ 2 pkt 32	Ad § 2, punkt 32) Błędna definicja lotu IFR - proponujemy wykreślić tekst” ... (bez wiadomości) ...”	Uwaga uwzględniona. Poprawiono zapis.
9	Aeroklub Polski	§ 2 pkt 35	§ 2 pkt 35 - jest „załącznik do rozporządzenia Komisji” powinno być „załącznik I do rozporządzenia Komisji”	Uwaga uwzględniona
1	Aeroklub Polski	§ 2 pkt 36	§ 2 pkt 36 - jest „załącznik do rozporządzenia Komisji” powinno być „załącznik III do rozporządzenia Komisji”	Uwaga uwzględniona
1	K. Krzesiński	§ 3 pkt 1.2	§ 3, pkt 1.2 – mówiący, że „wymagania techniczne dla uznania zdolności do lotu statku powietrznego w pojedynczym egzemplarzu lub małej, ograniczonej liczbie egzemplarzy, określają przepisy CS22. Jest niedopuszczalnym, aby dla amatorских konstrukcji, których wykonawca nie myśli nawet o certyfikacji typu (TC), wprowadzając złożone i kosztowne wymagania. Takie zapisy od razu skazują na niepowodzenie wszelkie inicjatywy budowy samolotów w pojedynczych egzemplarzach	Uwaga częściowo uwzględniona.
1	Pan Bogusła	§ 3. 1	§ 3. 1. Wymagania techniczne dla poszczególnych rodzajów i podkategorii statków powietrznych, dla których wnioskujący występuje o zatwierdzenie	Uwaga częściowo uwzględniona.



www.inforflex.pl	w Kuśnier z	typu statku powietrznego, silnika lub śmigła, z zamiarem ich seryjnego wytwarzania, określają: 1) przepisy specyfikacji certyfikacyjnych (CS) wydane przez EASA i przepisy JAR wprowadzone do stosowania na podstawie art. 3 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze lub, 2) uzgodnione z Prezesem Urzędu przepisy innego państwa zapewniające ekwiwalentny, nie niższy niż przepisy międzynarodowe poziom bezpieczeństwa.  Skoro to rozporządzenie dotyczy statków powietrznych nie objętych nadzorem EASA (§ 1), to dlaczego wymagania techniczne w § 3 oparte są na przepisach EASA. Przecież jeżeli samolot spełnia przepisy EASA, to może uzyskać certyfikat, po co dla niego kategoria specjalna. Właśnie to rozporządzenie powinno określać minimalne wymagania techniczne dla statków powietrznych kategorii specjalnej, a nie przywoływać przepisy EASA, bo to jest bez sensu.	Zapis zmieniono.
1	Instytut Lotnictwa	§ 3.1  Ad § 3.1. Tekst tego ustępu nie wyłącza wytwarzania seryjnego zestawów („kitów”). Czy to celowe?	Nie uwzględniono.  Komentarz: Ustęp 1 nie wyklucza możliwości seryjnego wytwarzania zestawów (tzw. „kitów”) – z udziałem producenta do 49 % pracochłonności.
1	AERO AT Sp. z o.o.	§3.2. Nie ma powodów, aby dla samolotów, wiroplątów, szybowców i motoszybowców budowanych w pojedynczych egzemplarzach lub małej, ograniczonej liczbie egzemplarzy wymagania techniczne uzależniać od ciężaru do 850 i powyżej 850 kg. Zapis powinien być analogiczny jak §3.1. 1) i §3.1. 2).	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono podział tylko ze względu na: budowane w pojedynczym egzemplarzu lub ograniczonej liczbie, oraz budowane z zamiarem seryjnego wytwarzania.
1	"WOJT ULANI S" LAA of CR PPH EKORE WERS s.c. J.Cempe i	§3, pkt 1.2 – mówiący, że_ wymagania techniczne dla uznania zdolności do lotu statku powietrznego w pojedynczym egzemplarzu lub małej, ograniczonej liczbie egzemplarzy, określają przepisy CS22. Jest niedopuszczalnym, aby dla amatorskich konstrukcji, których wykonawca nie myśli nawet o certyfikacie typu (TC), wprowadzając zbyt złożone i kosztowne wymagania. Takie zapisy od razu skazują na niepowodzenie wszelkie inicjatywy budowy samolotów w pojedynczych egzemplarzach	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono zmiany umożliwiające bardziej elastyczne podejście do konstrukcji amatorsko budowanych, możliwość wyboru przepisów przez wnioskującego.
1	Aeroklu	§3 ust. 2 pkt 1 - statek powietrzny budowany przez amatora w pojedynczym	Uwaga uwzględniona

b Polski	pkt 1	egzemplarz nie może spełnić wymagań CS ponieważ z definicji specyfikacje certyfikacyjne dotyczą konstrukcji certyfikowanych, Konstruktor-amator nie będzie w stanie wykonać spełnienia wielu zapisów CS bez zbudowania egzemplarza do badań niszczących.	Zmieniono zapisy w ust. 1 i 2 w ten sposób, aby budujący pojedynczym egzemplarzu, lub ograniczonej ich liczbie kilku szt. mógł zastosować zaproponowane przez niego wymagania techniczne uzgodniti je z Prezesem Urzędem.
1 ALLSTA R PZL GLIDER sp. z o.o.	§ 3 pkt 1.2	§ 3, pkt 1.2 – mówiący, i _ wymagania techniczne dla uznania zdolności do lotu statku powietrznego w pojedynczym egzemplarzu lub małej, ograniczonej liczbie egzemplarzy, określają przepisy CS22. Jest niedopuszczalnym, aby dla amatorskich konstrukcji, których wykonawca nie myśli nawet o certyfikacie typu (TC), wprowadzać tak złożone i kosztowne wymagania – takie postępowanie natychmiast skazuje na niepowodzenie wszelkie inicjatywy;	Uwaga uwzględniona. Patrz podobna uwaga jak punkt Lp.39 konsultant AP.
1 AERO AT Sp. Z o.o.	§3.3.2)	<b>§3.3.2)</b> W przypadku uznawania obcego certyfikatu typu lub uznawania zdolności do lotu egzemplarza statku powietrznego lub jego podzespołu zaprojektowanego i zbudowanego poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej wymagania techniczne powinny być identyczne jak dla zbudowanego w Polsce. Punkt powinien brzmieć: „ <i>uzgodnione z Prezesem Urzędu wymagania techniczne zaproponowane przez wnioskującego, zapewniające ekwiwalentny, nie niższy niż przepisy międzynarodowe poziom bezpieczeństwa</i> ”.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono punkt o brzmieniu: 1) przepisy techniczne zgodnie, z którymi wyrób ten został dopuszczony do użytkowania w państwie projektu lub budowy, lub 2) uzgodnione z Prezesem Urzędu wymagania technicz zaproponowane przez wnioskującego, zapewniające ekwiwalentny, nie niższy niż przepisy międzynarodow poziom bezpieczeństwa.
1 AERO AT Sp. Z o.o.	§6.	<b>§6.</b> W obecnym brzmieniu punkt 2 nie dopuszcza do przekwalifikowania do kategorii specjalnej statku powietrznego wyprodukowanego zgodnie z certyfikatem typu i jest niezgodny z Prawem Lotniczym. Aby zachować zgodność z art. 53a.2.2) Prawa Lotniczego należy słowo „lub” zastąpić „i”. Punkt ten powinien brzmieć: „ <i>Egzemplarz statku powietrznego, wyprodukowany zgodnie z certyfikatem typu, w tym także certyfikatem typu wydanym lub uznanym przez EASA i posiadający ważny certyfikat typu nie może zostać przekwalifikowany do kategorii specjalnej</i> ”	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis §6.na: § 6. Przekwalifikowanie statku powietrznego z kategorii normaln użytkowej, akrobacyjnej lub transportu lokalnego do kategorii specjaln jest możliwe po stwierdzeniu przez Prezesa Urzędu w trakcie proce uznania zdolności do lotu statku powietrznego spełnienia co najmniej jednego z kryteriów załącznika II rozporządzenia 216/2008/WE oraz przypadku, gdy certyfikat typu statku powietrznego nie został wydat lub uznany przez EASA.
2 Aeroklu b Polski	§ 6	§ 6 - w ocenie konsultującego wymaga przeformułowania i uszczegółowienia. Brak regulacji o możliwości przekwalifikowania na „specjalną” konstrukcji poddanej modyfikacji i odstępstwu od Certyfikatu Typu. Czy modyfikacja spełnia kryteria punktu „b” Załącznika II do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EEWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE ze zm.?	Uwaga nie uwzględniona Uzasadnienie: Patrz konsultant w punkcie Lp 1.

2 www.inforflex.pl	Bogusia w Kuśnier z	§ 6.2	2. Egzemplarz statku powietrznego, wyprodukowany zgodnie z certyfikatem typu, w tym także certyfikatem typu wydanym lub uznanym przez EASA, lub posiadający ważny certyfikat typu nie może zostać przekwalifikowany do kategorii specjalnej. § 6 zaprzecza § 1. W końcu po co statek powietrzny kwalifikować do kategorii specjalnej, skoro posiada certyfikat typu, niemniej § 1 to dopuszcza, natomiast § 6 zabrania.	Uwaga nie uwzględniona. Patrz wyjaśnienie pkt 1.
2	Łukasz Kołodziej	§ 6.2	„§ 6.2 A statki powietrzne specjalne do celów naukowych i badawczych? Uważam, że zapis może zostać zinterpretowany tak aby przeniejstrowanie zmodyfikowanej przez PRz Seneki do kategorii specjalnej może okazać się niemożliwe. A w mojej opinii taką ewentualność dopuszcza rozporządzenie 216/2008.”	Uwaga niezasadna. Uzasadnienie LTT: Przepis mówi o braku podstaw do przekwalifikowania wprost st. pow. z TC i aktywnym posiadaczem TC do kategorii specjalnej. Modyfikacja statku do celów określonych w pkt b) Załącznika II jest jednak możliwa jeśli statek powietrzny spełni kryterium pkt. b), to może być zakwalifikowany do kat. specjalnej, ale innym już profilem użytkowania. Wprowadzenie standardowych zmian lub modyfikacje wyposażenia samolotu z zachowaniem TC i możliwości użytkowania w kat normalne lub użytkowej wymaga zatwierdzenia zmiany przez EASA.
2	Tomasz Antoniewski	§ 6.2	Nie rozumiem dlaczego ?- przejście z obszaru kontrolowanego do Aneksu II powinno być bez żadnej łaski – zmniejszają się przywileje ale i obowiązki jednocześnie	Uwaga nie uwzględniona Uzasadnienie- Jak wyżej
2	Aeroklub Polski	§ 8	§ 8 - dla zgodności z załącznikiem II, o którym mowa w punkcie powyżej, brakuje jasnego określenia punktu „b” tego załącznika jako modyfikacji konstrukcji certyfikowanej. Objęcie statku powietrznego nadzorem EASA jest uprawnieniem a nie obowiązkiem. Każda modyfikacja, dla której właściciel zadeklaruje cel badawczy podlega punktowi „b” załącznika II ze wszelkimi tego konsekwencjami ( brak możliwości użytkowania komercyjnego, utrata wartości itp.),	Uwaga nie uwzględniona Uzasadnienie: modyfikacja statku powietrznego może dotyczyć każdej grup od S1- S6. Proces modyfikacji wymaga rozpatrzenia zmian: poważnej i wykazania spełnienia podstawy wymagań technicznych. Jeżeli w wyniku modyfikacji spełnione będzie kryterium pkt. b Załącznika II, to można taki statek zakwalifikować do kat. specjalnej Niekomercyjne użytkowanie dotyczy wyłącznie statków z pkt. c Załącznika II. Patrz konsultant w punkcie Lp 2.
2	AERO AT Sp. Z o.o.	§ 8.2.	§ 8.2. Przyjęte podkategorie statków powietrznych kategorii specjalnej nie przewidują kategorii dla statków budowanych na podstawie certyfikatu typu uzyskanego zgodnie z § 45.1. Oznacza to, że samolot budowany na podstawie certyfikatu typu jak i zbudowany amatorsko na podstawie dokumentacji egzemplarza uprzednio dopuszczonego do użytkowania zostaną zakwalifikowane do tej samej podkategorii S2.	Uwaga nie uwzględniona. Uzasadnienie: Zatwierdzenie dokumentacji dla typu statku powietrznego zakończy się wydaniem pozwolenia na wykonywanie lotów i wydaniem Arkusza Danych Technicznych do PLS. Grupa S2 – w przypadku budowy następnego egzemplarza wg zatwierdzonej dokumentacji. Zarówny „amatorski” jak i „zatwierdzony” będą w tej samej grupie S2. Istotni:

					różnicą w stosunku do amatorskiego będzie to, że będzie on mógł być stosowany do celów komercyjnych.
2	Lukasz Kołodziej	§ 8. 2	„§ 8. 2 Zaproponowane kategorie prawie zupełnie nie mają odzwierciedlenia w nowej rzeczywistości. Nie ma nic na temat podziału samolotów które mogą być używane komercyjnie.”		Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie LTT: W punkcie 8.1 stanowi, że podstawowe rodzaje (klasy i podkategorie) statków powietrznych kategorii specjalnej określają przepisy o klasyfikacji wydane na podstawie art. 33 ust.1. Wprowadzone na potrzeby niniejszego rozporządzenia w ust „podkategorie” zmieniono na „grupy” w celu odróżnienia od klasyfikacji ogólniej statków powietrznych podanej w rozporządzeniu z art. 33ust.1. Nie wprowadzono podziału statków powietrznych specjalnych i używane do celów komercyjnych, ponieważ wynika to bezpośrednio z zapisów Załącznika II do rozporządzenia WE nr 216/2008, które stat mogą być używane komercyjnie. Uwaga nie uwzględniona
2	Aeroklub Polski	§ 9 ust. 5 pkt 3	§ 9 ust. 5 pkt 3 po wyrazach „dokumentacji technicznej” proponuje się dopisać słowa „proponujemy dopisać „i po zaakceptowaniu odstępstw od tej dokumentacji”. Praktyczne doświadczenia pokazują, iż miały miejsce odmowy akceptacji ze strony Inspektora IKCSP ze względu na fakt, iż kółko ogonowe samolotu miało średnicę mniejszą/większą o kilkanaście mm od narysowanego w dokumentacji,		Uzasadnienie: Na etapie przeglądu zgodności nie można wnioskować o zaakceptowanie przez Inspektora IKCSP odstępstwa od dokumentacji konstrukcyjnej. Formalnie powinna być zgłoszona zmiana drobna. Uwaga uwzględniona.
2	Instytut Lotnictwa	§ 10 pkt 4	Ad § 10, punkt 4) Zapisy tego punktu nie uwzględniają zapisów paragrafu 46, ustęp 5 - właściciel bez uprawnień, ale samodzielnie przeszkolony		Uwaga uwzględniona. W pkt. 4): wykreślono „posiadający uprawnienia do jego przeglądów i poświadczania” Uwaga uwzględniona.
2	Bogusław Kuśnier z	§ 10.	§ 10. Po złożeniu wniosku o wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów albo wniosku o odnowienie lub przedłużenie jego ważności przez właściciela lub użytkownika, statek powietrzny do oceny zgodności do lotu przedstawia: (...) 4) właściciel statku powietrznego posiadający uprawnienia do jego przeglądów i poświadczania.		Zapis zmieniono. Usunęto: „posiadający uprawnienia do jego przeglądów poświadczania”.
3	Aeroklub Polski	§ 10 pkt 4	Trzeba doprecyzować jakie to uprawnienia. Jeżeli właściciel jest równocześnie budowniczym statku powietrznego, powinien mieć jak najbardziej te uprawnienia bez dodatkowych wymagań.		Uwaga uwzględniona Punkt zmieniony – patrz podobna -konsultant I. Lotnictwa.
3	Tomasz Antoniowski	§ 10 pkt 4	§ 10 pkt 4 - proponuje się zastąpić wyraz „uprawnienia” wyrazem „kwalifikacje”, ponieważ nie są to umiejętności objęte uprawnieniami weryfikowanymi w formalny sposób,		Uwaga uwzględniona Punkt zmieniony – patrz podobna uwaga konsultant I. Lotnictwa.

3	Tomasz Antoniowski	§ 12 pkt 3	- kto określa jakie napisy tabliczki powinny być umieszczone --	Uwaga nie uwzględniona Tabliczki podstawowych ograniczeń określone są w IUL+ tabliczki ka specjalne -- na etapie dopuszczenia do użytkowania Uwaga nie uwzględniona.
3	www.inforlex.pl	§ 12 pkt 4	jakie ? czy chodzi np. o próbę funkcjonowania układów sterowania pod 100% obciążeniem dopuszczalnym czy o jakieś inne , mało precyzyjne zatem powód do nie zrozumienia się stron .	Uzasadnienie: próby funkcjonalne mogą obejmować w tym przypadku bardzo szeroki zakres oceny podatności, w zależności od etapu procesu specyfiki statku pow. tym między innymi: -próby zespołu napędowego, - próby podstawowych układów statku powietrznego; - próby układów sterowania - próby podwozia, - próby wyposażenia itp. powietrznego
3	AERO AT Sp. Z o.o.	§21.	§21. Brak określonego sposobu postępowania z samolotami posiadającymi certyfikat typu w kategorii specjalnej po utracie ważności tego certyfikatu (np. rezygnacja właściciela z TC, bankructwo).	Proponujemy pozostawić jak jest. Uwaga nie uwzględniona
3	Bogusław Kuśnier z	§ 21. 1	§ 21. 1. Przedłużenie lub odnowienie ważności pozwolenie na wykonywanie lotów następuje: z urzędu po ustaniu przyczyn zawieszenia związanych z: a) zawieszeniem certyfikatu typu, b) naruszeniem przepisów lotniczych, c) stwierdzeniem usterek technicznych lub uszkodzeń statku powietrznego  Nagłówek przepisu mówi o przedłużaniu lub odnawianiu pozwolenia, a definiuje, za co pozwolenie jest zawieszane. Poza tym pojawia się znowu certyfikat typu, gdy statki powietrzne kategorii specjalnej nie mają z założenia certyfikatu (zresztą § 6 zabrania przenoszenia do kategorii specjalny s.p. certyfikowanych). Co to znaczy naruszenie przepisów lotniczych? Przez kogo? Przecież statek powietrzny sam nie narusza przepisów, więc należy to doprecyzować lub usunąć.	Uwaga uwzględniona. Zapis zmieniono
3	Instytut Lotnictwa	§ 21.1., kt 2)	Ad § 21.1., punkt 2) Nie ręczny zapis, z którego wynika, że przebazowanie droga powietrzną do miejsca przeglądu lub naprawy było przyczyną zawieszenia pozwolenia na wykonywanie lotów.	Uwaga uwzględniona. W pkt. 2): wykreślono: "przebazowaniem droga powietrzną do miejsc przeglądu lub naprawy"
3	Bogusław	§ 22. 1.	§ 22. 1. Wniosek o objęcie nadzorem budowy statku powietrznego kategorii specjalnej, o którym mowa w § 9 ust. 3, powinien zawierać:	Uwaga uwzględniona.

Kusnier z		<p>(...) 2) adresy wszystkich miejsc prowadzenia prac lub warsztatów;</p> <p>Co to znaczy adresy wszystkich miejsc prowadzenia prac? Jeżeli ktoś buduje amatorsko statek powietrzny, skąd ma wiedzieć w momencie składania wniosku adresy warsztatów, w których będzie np. za 2 lata potrzebował jakiejś usługi np. obróbki cieplnej, malowania itp. Za 2 lata upatrzone warsztaty mogą już nie istnieć. Wystarczy jeden adres, gdzie składany będzie statek powietrzny, resztę można dostarczyć na bieżąco.</p>	Zapis zmieniono.
3 ALLSTA R PZL GLIDER sp. z o.o. +K. Krzesełs ki	§ 22	<p>§ 22 – rozbudowany do nieprawdopodobnych rozmiarów zestaw dokumentów, opracowań, świadectw, konieczny jedynie do złożenia wniosku o objęcie nadzorem budowy statku powietrznego kategorii specjalnej;</p>	<p>Uwaga nie uwzględniona.–zbyt ogólna. Uzasadnienie: Zestaw dokumentów wyszczególniony w § 22 dotyczy najbardziej złożonego przypadku procesu.</p>
3 "WOJT ULANI S" LAA of CR PPH EKORE WERS s.c. J.Cempe l	§ 22	<p>§22 – rozbudowany do ogromnych rozmiarów zestaw dokumentów, opracowań, konieczny do złożenia samego wniosku o objęcie nadzorem budowy statku powietrznego kategorii specjalnej</p>	<p>Uwaga nie uwzględniona.–zbyt ogólna Jak wyżej.</p>
4 Aeroklub Polski	§ 22 ust. 1 pkt 2	<p>§ 22 ust. 1 pkt 2 – proponuje się zmienić na „przewidywane adresy miejsc”, ponieważ w dacie składania wniosku niemożliwe jest określenie w sposób wyczerpujący wszelkich miejsc prac, które mogą też zmieniać się w trakcie procesu budowy,</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>
4 T. Antonie -wski	§ 22.1.pkt 9	<p>podstawę certyfikacji, według której ma być uznawana lub sprawdzana zgodność do lotu statku powietrznego; tu chodzi chyba o przepisy budowy stanowiące najbliższe odniesienie do danego samolotu a nie o podstawę certyfikacji rozumianą jak w stat pow Aneksu I –ego,</p>	<p>Uwaga uwzględniona Zmieniono „podstawę certyfikacji na „ podstawę technicznych”,</p>
4 Bogusia w Kusnier	§ 22 ust. 1 pkt 9	<p>9) podstawę certyfikacji, według której ma być uznawana lub sprawdzana zgodność do lotu statku powietrznego;</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Zapis zmieniono</p>

Z			<b>To w końcu statki powietrzne kategorii specjalny są certyfikowane, czy nie? Słowo certyfikacja powinno być używane tylko w stosunku do s.p. które są certyfikowane i posiadają certyfikat typu.</b>	
4	Aeroklub Polski	§ 22 ust. 1 pkt 9	§ 22 ust. 1 pkt 9 – proponuje się nie używać określenia „certyfikacja” ponieważ efektem tej procedury nie jest wydanie certyfikatu. Certyfikacją objęte są statki powietrzne objęte nadzorem EASA a w przedmiotowa regulacja ich nie dotyczy,	Uwaga uwzględniona Zamiast „podstawa certyfikacji” – jest „podstawa przepisów technicznych”. Całkowite wyeliminowanie słowa „certyfikacja” i rozporządzeniu nie jest możliwe z uwagi na proces certyfikowani podmiotów.
4	Institu Lotnictwa	§ 22.1.pkt 12)	Ad § 22.1., punkt 12) Tekst” ... - jeśli dotyczy statku powietrznego lub dane są już znane” następująco” .. jeśli dotyczy statku powietrznego (liczba, typ, oznaczenie, numer fabryczny, moc, rok budowy, liczba wypracowanych godzin, przeprowadzone naprawy w przypadku silnika używanego) - jeśli dotyczy statku powietrznego;	Uwaga uwzględniona. Poprawiono zapis w pkt 12) i 13) dodając „lub dane są już znane”
4	Bogusław Kuśnier	§ 22 ust. 1 pkt 12	Jeżeli silnik jest dopiero przewidywany, budowniczy może go jeszcze nie mieć, więc wymaganie numeru fabrycznego, roku budowy jest bez sensu. Wystarczy typ i oznaczenie silnika, pozostałe dane można uzyskać w dalszym etapie budowy.	Uwaga uwzględniona. Zapis zmieniono, dopisano „jeśli dotyczy”
4	T. Antoniowski	§ 22.1.pkt 13	ogólny opis , na tym etapie może być za wcześnie albo może się zmienić , zresztą w certyfikowanych samolotach jest na to więcej czasu a co dopiero w amatorskich	Uwaga nie uwzględniona. Jest wymagane jedynie podanie planowanego lub przewidywany zespół napędowego.
4	Aeroklub Polski	§ 22 ust. 1 pkt 14	§ 22 ust. 1 pkt 14 – proponuje się całkowicie skreślić jako zbędny wymóg na etapie składania wniosku. Po to jest nadzór Urzędu w trakcie budowy aby kontrolować te procesy,	Uwaga częściowo uwzględniona Zmieniono zapis na „jeśli ma to zastosowanie”o
4	Institu Lotnictwa	§ 22.1.pkt 14)	Ad § 22.1., punkt 14) Widzimy konieczność dookreślenia, co należy rozumieć, jako "warunki profesjonalne".	Uwaga zasadna. Proponujemy uzupełnienie zapisu pkt 14): „, w warunkach profesjonalnych - tj. wykonana zgodnie z mającymi zastosowanie Warunkami Technicznymi przez osobę o odpowiednich kwalifikacjach”
4	Bogusław Kuśnier	§ 22.1.pkt 14)	14) opis części, zespołów i podzespołów, które mają być wykonane w warunkach profesjonalnych poza warształem wnioskującego- jeśli ma to zastosowanie.  Co to są warunki profesjonalne i kiedy kończy się nieprofesjonalność warunków, a zaczyna profesjonalność? Zresztą na etapie zgłoszenia trudno precyzyjnie określić co jest się w stanie zrobić samemu, a co wymaga	Uwaga uwzględniona. Zapis zmieniono.

			<p>pomocy zewnętrznej z różnych względów. Przypominam, że klasa specjalny została stworzona dla amatorów, którzy budują w wolnym czasie i zwykle budowa jest rozcignięta na kilka lat.</p>	
5	Institut Lotnictwa	§ 22.1. pkt 21)	<p>Ad § 22.1., punkt 21) Proponujemy dopisać do wymienionych własności „niezawodność”.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Dopisano: „niezawodność”.</p>
5	Institut Lotnictwa	§ 22.1. pkt 23)	<p>Ad § 22.1., punkt 23) Definicja LSA niepotrzebna - nieużywana nigdzie dalej w tekście projektu Rozporządzenia.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. W pkt. 23): wykreślono definicję LSA</p>
5	Institut Lotnictwa	§ 22.1., pkt 24), 25)	<p>Ad § 22.1., punkty 24), 25) Podane definicje ELA 1 i ELA 2 są niezgodne z definicjami np. z Rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r</p>	<p>Zmieniono definicję ELA1 i ELA2 zgodnie z propozycją.</p>
5	Institut Lotnictwa	§ 22.1. pkt 29)	<p>Ad § 22.1., punkt 29) Po „słowarzyszenie amatorów” należy usunąć przecinek - "słowarzyszenie amatorów nienastawione na zysk"</p>	<p>Uwaga uwzględniona Zmieniono definicję w pkt. 29) na” rozumie się przez to stat powietrzny o którym mowa w Aneksie II pkt c) rozporządzenia (WE) 216/2008”</p>
5	AERO AT Sp. z o.o.	§22.2	<p><b>§22.2</b> Taki zapis sprawia wrażenie, że dokumenty muszą być dołączone w momencie składania wniosku. Domyślamy się, że chodzi o inne przypadki określone w §9.3. lub te, które są szczegółowo wymienione we wniosku. Ten punkt wymaga doprecyzowania.</p> <p>2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, wnioskujący dołącza następujące dokumenty w zależności od rodzaju i zakresu zgłoszonej budowy statku powietrznego: 1) plan certyfikacji wraz z harmonogramem- w przypadku budowy lub modyfikacji;</p>	<p>Uwaga uwzględniona Zmieniono na „plan wraz z harmonogramem”</p>
5	Bogusła w Kuśnier z	§ 22 ust. 2	<p>Jakiej certyfikacji? Znowu słowo certyfikacja do statków powietrznych wyłączonych spod nadzoru EASA. Proponuję używania innego adekwatnego zwrotu (...) 7) oświadczenie pilota, że sprawozdanie z prób w locie zawiera kompletne dane zgodne ze stanem faktycznym oraz, że w czasie prób nie wystąpiły żadne zjawiska wskazujące na niebezpieczne cechy statku powietrznego lub jego podzespołu, i że wszelkie nietypowe własności, świadczące o niespełnieniu standardowych wymagań podstawy certyfikacji zostały w pełni sprawdzone i opisane w sprawozdaniu z prób w locie – dotyczy to statków</p>	<p>Jesli dotyczy uznania zdalności gotowego statku powietrznego to moz przedstawic taki dokument.. Uzupełniono: „jesli dotyczy”</p>



www.inforlex.pl			powietrznych i ich podzespołów, dla których wymagane jest wykonanie prób w locie.  Jeżeli to jest wniosek o objęcie nadzorem budowy, to skąd oświadczenie pilota z prób w locie, jak statek powietrzny jeszcze nie istnieje? Chyba, że dotyczy to istniejącego st. powietrznego, ale wtedy słowo „budowa” jest nie adekwatne. Jest to pewna niejasność.	1) plan certyfikacji wraz z harmonogramem- w przypadku budowy lub modyfikacji; zupełnie nie realne i nie potrzebne – żywcem wzięte z procedur samolotów certyfikowanych 2) spis dokumentów wykazujących spełnienie wymagań przepisów technicznych podstawy certyfikacji- w przypadku uznania zdatności do lotu nowego projektu typu statku powietrznego posiadającego zatwierdzenie;- jeżeli każe się amatorowi przygotować normalną i pełną Listę Zdatości z przepisami to jest to za duży wymóg	Uwagi częściowo uwzględniona. Zmieniono na „plan wraz z harmonogramem”  Mowa o „spisie dokumentów” wykazujących spełnienie, nie o Liści Spełnienia czy Liście Zdatości
§ T. Antoniowski	§ 22.2.pkt 1 i 2	§ 22.2.pkt 4	- brak konsekwencji : albo oświadczenie wnioskującego albo sprawdzanie punkt po punkcie , trzeba się na coś zdecydować : amerykański nadzór zdecydował się na oświadczenia a certyfikat LSA jest wydawany na dany egzemplarz po locie kontrolnym w obecności DARA czyli upoważnionego przez FAA inspektora , EASA zdecydowała się na certyfikowanie samolotów LSA poprzez proces certyfikacji i wydawanie klasycznych Certyfikatów Typu. Jeżeli całe rozporządzenie zmierza do sprawdzania punkt po punkcie to niech jego Twórcy biorą odpowiedzialność za dopuszczenie samolotu do lotu lub - pracujemy na oświadczeniach	Uwaga nie uwzględniona. Uzasadnienie:  Celowo postawiono oświadczenie wnioskującego o zgodności dokumentacją i/lub dokumentacją zmian dla uznania zdatości do lotu kolejnego egzemplarza, typu, który został już dopuszczony do lotu i m zatwierdzenie. W przeciwnym razie konieczne jest wykazanie spełnienia przepisów podstawy wymagań punkt po punkcie.	
§ T. Antoniowski	§ 22.2.pkt 5		oświadczenie o zgodności - tzw. deklarację zgodności (Statement of Conformity) wydaną przez producenta na zgodność z certyfikatem typu lub dokumentacją typu – w przypadku uznania zdatości do lotu egzemplarza statku powietrznego posiadającego zatwierdzenie lub; nie realne, nie wyobrażam sobie producenta( np. Socate) ,którego amator miałby zmusić do wydania deklaracji zgodności na jakiś 40 letni egzemplarz Rally. Producent , owszem robił to np. 50 lat temu w procesie certyfikacji tego typu.	Uwaga nie uwzględniona. Uzasadnienie:  Celowo zestawiono oświadczenie o zgodności producenta lu budowniczego dla uznania zdatości do lotu kolejnego egzemplarza typu statku powietrznego, który został już dopuszczony do lotu i m zatwierdzenie. W przeciwnym razie konieczne jest wykazanie spełnienia przepisów podstawy wymagań punkt po punkcie. W przypadku starych- historycznych statków powietrznych z wystarczające, będzie oświadczenie właściciela o zgodności dokumentacją projektu typu, Arkuszem Danych technicznych do TC lu podobnym dokumentem.	
§ Aeroklub Polski	§ 22 ust. 2 pkt 6		§ 22 ust. 2 pkt 6 - brak wskazania na zgodność z jaką dokumentacją ma być poświadczenie za zgodność,	Uwaga uwzględniona Proponujemy dopisanie z dokumentacją konstrukcyjną i warunkan	



www.inforlex.pl			<p>2. Podczas kontroli, o której mowa w ust. 1, oceniane są warunki, w jakich mają być przeprowadzane prace w tym:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) posiadana dokumentacja statku powietrznego – czy jest odpowiednia do zamierzeń;</li> <li>2) warunki lokalowe (rodzaj i wielkość pomieszczeń, czystość, oświetlenie, wilgotność – z uwzględnieniem całej specyfiki przewidzianych prac);</li> <li>3) wyposażenie warsztatowe;</li> <li>4) posiadane narzędzia wykonawcze i pomiarowe;</li> <li>5) warunki składowania materiałów, części, podzespołów i gotowych statków powietrznych;</li> <li>6) możliwość poprawnego dokonywania oceny jakości;</li> <li>7) zakres prac przewidzianych przez wnioskującego do wykonania w warunkach amatorskich i zakres prac wykonywanych w warunkach profesjonalnych (jeśli to ma zastosowanie);</li> </ol> <p>Kto będzie ustalał i na jakiej podstawie kryteria czystości, wyposażenia warsztatowego, narzędzi pomiarowych itp.</p> <p>Amator budujący statek powietrzny na początku budowy może jeszcze nie posiadać wszystkich potrzebnych narzędzi wykonawczych i pomiarowych, może je w trakcie budowy zakupić lub po- zyczyć.</p>	
6	Aeroklub Polski	§ 24 ust 1	§ 24 ust 1 - jest „Prezes Urzędu dokonuje w uzgodnionym z wnioskującym terminie kontroli miejsca prac” powinno być „Prezes Urzędu dokonuje kontroli miejsca prac w terminie uzgodnionym z wnioskującym”,	Uwaga uwzględniona
6	Instytut Lotnictwa	§ 24., ustępy 4, 5	Ad § 24., ustępy 4, 5 Niezręczne zapisy obu ustępów. Potrzebne określenie wielkości niedociągnięć, które nie skutkują negatywną opinią i odstąpieniem od dalszych czynności.	Uwaga częściowo uwzględniona.  Zmieniono „niedociągnięcia” na określenie jakościowe „niezgodności”
6	Aeroklub Polski	§ 25 ust. 1	§ 25 ust. 1 - określanie zespołu jako roboczego czy certyfikacyjnego jest błędne, ponieważ w przypadku statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA nie można mówić o certyfikacji w rozumieniu art. 163 ustawy z dnia 03 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze. Użycie tego określenia jest też w sprzeczności z treścią Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. Nie jest to także postępowanie certyfikacyjne wynikające z treści PART-21. Sugerowana nazwa to „zespół dopuszczeniowy” i analogicznie „proces dopuszczenia” w miejsce „procesu certyfikacyjnego”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie: Proponujemy pozostawienie „zespołu roboczego” zamiast zespołu roboczego certyfikacji oraz „proces zatwierdzenia” zamiast procesu certyfikacji.

		<p>Poza tym wydaje się istotne, aby jasno napisać, kiedy wnioskujący ma prawo pierwszy raz uruchomić zespół napędowy prototypu.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. wytrzymałości i sztywności struktury,</li> <li>b. pomiarów sztywności układów sterowania,</li> <li>c. prób funkcjonalnych oraz prób trwałości podzespołów stat powietrznego;</li> <li>5) Przed etapem prób naziemnych i w locie statku powietrznego zatwierdzenie przez Prezesa Urzędu: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. programu prób naziemnych i w locie lub,</li> <li>b. programu lotów próbnych kontrolnych</li> <li>c. tymczasowej instrukcji użytkowania w locie,</li> <li>d. tymczasowej instrukcji obsługi technicznej,</li> <li>e. instrukcji obsługi (lub użytkowania) silnika, śmigła - przypadku, gdy silnik i śmigło posiadają już zatwierdzenie, lub</li> <li>f. tymczasowej instrukcji obsługi (lub użytkowania) silnika i śmigła - w przypadku, gdy silnik i śmigło nie posiadają zatwierdzenie.</li> </ol> </li> <li>2. Wzór wniosku o zatwierdzenie dokumentacji technicznej o której mowa w ust. 1 pkt. 2) określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.</li> </ol>
<p>8 Bogusła w Kuśnier z</p>	<p>§ 31. 1.</p>	<p>§ 31. 1. Warunkiem dopuszczenia statku powietrznego do prób wytrzymałości i sztywności struktury, prób funkcjonalnych oraz trwałości jest zatwierdzenie przez Prezesa Urzędu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) programów tych prób;</li> <li>2) tymczasowej instrukcji użytkowania w locie;</li> <li>3) tymczasowej instrukcji obsługi technicznej;</li> <li>4) instrukcji silnika i śmigła</li> </ol> <p>Po co do prób wytrzymałości i sztywności Instrukcja użytkowania w locie, obsługi technicznej, silnika i śmigła? Po próbach może zaistnieć potrzeba zmian i instrukcje trzeba będzie zmieniać a ich istnienie nic nie wnosi do w/w prób.</p> <p>4. Próby powinny być prowadzone w odpowiednich do ich specyfiki warunkach, przez personel uznany przez Prezesa Urzędu.</p> <p>Jeżeli jest to wyrób amatorski, próby może prowadzić budowniczy pod nadzorem inspektora.</p> <p>8. Po każdej przeprowadzonej próbie lub serii prób w locie prowadzący próby w locie pilot lub kierujący próbami inżynier obowiązany jest sporządzić protokół, a po zakończeniu całego etapu prób sprawozdanie, zawierające oświadczenie pilota wykonującego próby. Sprawozdanie z prób</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Punkt zmieniony –patrz ten sam punkt I. Lotnictwa</p>

			zatwierdza wnioskujący lub wykonawca prób i przedkłada Prezesowi Urzędu. Wystarczy sprawozdanie pilota po zakończeniu prób.	
www.inforflex.pl	Aeroklub Polski	§31 ust 1 pkt 2-4	§31 ust 1 pkt 2-4 - proponuje się wykreślić. Wymagania określone tymi punktami są w zupełności nieuzasadnione: próby wytrzymałościowe w razie niepowodzenia mogą zatrzymać cały proces budowy. Od prób wytrzymałości płatowca do pierwszego lotu może minąć sporo czasu, konstruktor może zmienić typ silnika śmigła, przyrządów etc co ma oczywisty wpływ na treść w/w instrukcji,	Uwaga uwzględniona Punkty §31 ust 1 uległy zmianie, patrz podobna uwaga I. Lotnictwa
8	AERO AT Sp. Z o.o.	§31.5	§31.5. Do prób w locie można przystąpić, gdy: 1) tymczasowa instrukcja użytkowania w locie, tymczasowa instrukcja obsługi technicznej oraz tymczasowa instrukcja silnika i śmigła zostały zatwierdzone przez Prezesa Urzędu; dalsze punkty bez zmian	Uwaga uwzględniona
8	Instytut Lotnictwa	§ 31.5 pkt 1)	Ad § 31.5, punkt 1) Tekst punktu nie jest spójny z paragrafem 46, ustępy 4, 5.	Uwaga uwzględniona Proponuje się zmieniony zapis § 31.5 Do etapu prób w locie można przystąpić, gdy: 1) wykonana jest ocena stanu technicznego i szczegółowy przegląd techniczny całego statku powietrznego przez personel określony zgodnie z §46 niniejszego rozporządzenia;
8	Aeroklub Polski	§31 ust. 5 pkt 1	§31 ust. 5 pkt 1 – w prawie lotniczym nie występuje kategoria licencjonowanego mechanika poświadczenia obsługi. Jest to określenie przetransponowane z PART 21, które nie ma tutaj zastosowania – pozostawienie zapisu w tej formie skazuje konstruktorów na korzystanie z usług certyfikowanych ośrodków projektowania, co może być dla poszczególnych podmiotów niekorzystnym i kosztownym rozwiązaniem,	Uwaga uwzględniona Punkt §31 ust 5 uległy zmianie, patrz podobna uwaga §35 I. Lotnictwa
8	Instytut Lotnictwa	§ 31.5 pkt 4)	Ad § 31.5, punkt 4) Proponujemy, aby szablon listy kontrolnej ULC był załącznikiem do rozporządzenia	Uwaga nie uwzględniona Uzasadnienie: Lista kontrolna jest dokumentem wewnętrznym ULC.
8	Instytut Lotnictwa	§ 31.7	Ad § 31.7.	Uwaga częściowo uwzględniona.

wa		<p>Zapis tego ustępu wyłącza możliwość prowadzenia prób poza lotniskami i lądowiskami, np. na znakomitych do tego celu dawnych lotniskach wojskowych. Proponujemy tekst „... (lub lądowiskiem)...” uzupełnić następująco: “ ... (lub lądowiskiem czy innym miejscem określonym w zatwierdzonym programie prób w locie)...” Wydaje się, że istotniejsze, np. podczas oblotu prototypu, jest zapewnienie służby medycznej niż służby BHP, poza tym np. na lądowisku taka służba nie działa.</p>	<p>Zmieniono zapis na: 7. Próby w locie przeprowadza wnioskujący, po uzgodnieniu uzyskanu od właściciela lub zarządzającego lotniskiem (lądowiskiem) zgody na ich prowadzenie, po zapewnieniu wymaganego zabezpieczenia w zakresie wyposażenia bhp i ppoż., oraz zapewnieniu łączności ze służbami medycznymi i strażą pożarną. Rozszerzenie zapisu o „inne miejsca określone w programie prób r leży w kompetencji LTT.”</p>
8 Aeroklub Polski	§31 ust. 7	<p>§31 ust. 7 – proponuje się skreślenie wyrazów „oraz zapewnienia łączności ze służbami BHP oraz Straży Pożarnej. Poprzez zapis „po zapewnieniu wymaganego zabezpieczenia w zakresie wyposażenia bhp i ppoż.” jest całkowicie wystarczający,  Ad § 31.8. Niezrezygnujmy z zapisu - raz mówi się o locie prowadzącym próby, a zaraz dalej o pilotcie wykonującym próby - czy to ta sama osoba? „kierujący próbami inżynier” - o jakich kwalifikacjach? Proponujemy, aby zrezygnować z protokółów na rzecz na bieżąco (wpisy po każdym locie) prowadzonego dziennika prób.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona Punkty §31 ust 7 uległy zmianie, patrz podobna uwaga I. Lotnictwa Uwaga uwzględniona Zmieniono zapis na: 8. Po każdej przeprowadzonej próbie lub serii prób w locie prowadzą próby w locie pilot lub kierujący próbami obowiązany jest sporządzić zapisy, dokumentujące próby, a po zakończeniu całego etapu pr sprawozdanie, zawierające oświadczenie pilota wykonującego prób Sprawozdanie z prób zatwierdza wnioskujący lub wykonawca prób przedkłada Prezesowi Urzędowi.</p>
8 Instytut Lotnictwa	§ 31.8.	<p>§32. Proponujemy rozdzielić proces certyfikacji od procesu uznawania zdolności do lotu statku powietrznego. W obecnym brzmieniu §32.2.2) przy produkcji seryjnej każdy egzemplarz będzie wymagał sporządzenia co najmniej list zgodności z podstawą certyfikacji, czyli de facto przeprowadzenia procesu certyfikacji typu. Jednocześnie w całym projekcie rozporządzenia brak jednoznacznie określenia samego certyfikatu typu oraz jego wzoru pomimo, że: Art. 53a.9. Prawa Lotniczego stanowi – „Projektowanie, produkcja i obsługa statków powietrznych kategorii specjalnej są prowadzone przez podmioty posiadające certyfikat wydany zgodnie z przepisami.....” oraz Art. 53b. Prawa Lotniczego stanowi – „ Certyfikaty typu oraz uzupełniające certyfikaty typu, wydane przez Prezesa Urzędu dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA, .....” Proponowane brzmienie rozdziału nie uwzględnia zasad produkcji seryjnej statków powietrznych posiadających certyfikat typ w certyfikowanym zakładzie produkcyjnym. W takim przypadku każdorazowe składanie wniosku o objęcie nadzorem budowy i powoływanie zespołu roboczego jest niecelowe.</p>	<p>Uwaga uwzględniona Zmieniono redakcję punktu w ten sposób: aby uwidocznić oddzielnie dokumentację dowodową: - dla procesu uznawania st. pow. budowanego seryjnie; - dla procesu budowy w pojedynczym egzemplarzu.</p>
9 ALLSTA R PZL	§32	<p>§32 – traktujący o rozbudowanej dokumentacji dowodowej, w tym szeregu</p>	<p>Uwaga nie uwzględniona. –zbyt ogólna</p>

<p>GLIDER sp. z o.o. +K. Krzesełki</p>	<p>instrukcji wymagających osobnego zatwierdzenia, prowadzenia statusów obrotowych, AD, SB, itp.;</p>	
<p>www.inforflex.pl</p>	<p>§ 32.1</p> <p>§ 32. 1. Uznawanie zdatności do lotu egzemplarza statku powietrznego w procesie budowy lub modyfikacji polega na stwierdzeniu jego zgodności z wymaganiami przepisów, sprawdzeniu spełnienia wymagań przepisów zdatności – podstawy certyfikacji, jakie zostały ustalone przy zgłoszeniu jego budowy lub uznaniu zdatności do lotu na podstawie dokumentów zdatności wydanych przez nadzór lotniczy kraju, w którym został zbudowany i dopuszczony do użytkowania. W tym wszystkim największą uwagę przyłożył bym do „stwierdzenia jego zgodności z wymaganiami przepisów” – tzn jeżeli Prezes ( jak na wstępie było powiedziane) uzgodni z amatorem Baze Certyfikacyjną na np. CS-23 w czystej postaci to amator tego nie spełni na pewno, nie spełni również CS – VLA w czystej postaci. W interesie Prezesa i samego Amatora dana baza certyfikacyjna powinna być na początku przesłana punkt po punkcie i stwierdzone ,które punkty dotyczą tego statku pow a których Nadzór nie będzie wymagał – to ograniczy rozmiarowania i wydatki a także uchroni Nadzór od dodatkowej nikomu nie potrzebnej roboty w przyszłości. Ale oczywiście , żeby to było możliwe projekt takiego samolotu musi być na tyle zaawansowany, żeby Nadzór wiedział do czego ma się odnieść. Nie można od Nadzoru wymagać aby jasno się określił jakiej próby będzie oczekiwał w sytuacji kiedy Wnioskujący nie wie jeszcze czy dźwigar zrobi z kompozytu czy z duralu , lub w innych wypadkach kiedy wybory mają diametralne znaczenie. Kluczowym dla całego projektu jest określenie raczej „zbioru” przepisów ,które mają być spełnione bo dla czego np. nie użyć kombinacji rozdziałów z różnych przepisów tak aby były one jak najbardziej adekwatne do samolotu Wnioskującego. Krótko mówiąc chodzi o to aby amator wiedział jak najwcześniej ile z racji eksperymentalnego charakteru samolotu Nadzór jest w stanie „odpuścić” w stosunku do czystej postaci przepisów CS lub JAR lub innych i żeby to była wiedza jak najbardziej niezmienna w trakcie projektu</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Patrz § 32.1 Allstar PZL Glider Obecnie jest to § 36.1.</p> <p>Nie wyrażamy zgody na mieszanie wymagań z różnych specyfikacji certyfikacyjnych w przyjętej podstawie przepisów technicznych.</p>
<p>9 Aeroklub Polski</p>	<p>§32 ust 2 pkt 2</p> <p>§32 ust 2 pkt 2</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Zmieniono: „przepisów wymagań podstawy certyfikacji” na „podstaw przepisów technicznych”</p> <p>Warunki techniczne budowy to za mało, bo dotyczą samego procesu wytwarzania.</p> <p>Uwaga nie uwzględniona.</p>
<p>9 Instytut</p>	<p>Ad § 32.8.</p>	

Lotnictwa		Warto określić, co uważa się za początek prób w locie, np. czy jest nim: uruchomienie silnika, czy poruszenie się pod wpływem własnego napędu, czy może dopiero oderwanie się statku powietrznego od ziemi.	Uzasadnienie: Nie widzimy takiej potrzeby ponieważ, każ uruchomienie silnika statku powietrznego przez pilota siedzącego jego sterami, z zamiarem wykonania lotu próbnego jest rozumiane jako początek próby locie (mimo, że może zakończyć się tylko próbą kolowania). Natomiast to samo uruchomienie silnika (przez pilota i mechanika) z zamiarem przeprowadzenia próby zespołu napędowego ziemi - tzw. statycznej próby statku powietrznego (statek pow. jest unieruchomiony) – nie jest kwalifikowane jako próba w locie, tylko jako próba naziemna.
g T. Antonie-wski	§ 35	1) statki powietrzne wyposażone w zespoły napędowe nieposiadające certyfikatu typu lub zatwierdzenia wg CS-22, podczęści H i J lub JAR-22, podczęści H i J mogą wykonywać loty wyłącznie w warunkach VFR w dzień; odnośnie się do kwestii certyfikacji zespołu napędowego jest mocno zżudne gdyż bardziej krytyczną kwestią jest sposób zabudowy zespołu, zapewnienie mu poprawnej instalacji paliwowej, dolotowej, olejowej itd. – choć przynajmniej najłatwiejsze do sprawdzenia	
g AERO AT Sp. Z o.o.	§35.1)	§35.1) Nie wymienienia się silników zatwierdzonych na zgodność z równoważnymi przepisami np. FAR, ASTM itp. Ograniczenie takie nie powinno dotyczyć zespołów napędowych wyprodukowanych przemysłowo do celów lotniczych, w szczególności takich, które utraciły certyfikat wskutek rezygnacji bądź bankructwa właściciela TC. Ograniczenie użytkowania takich samolotów wyłącznie do VFR dzień jest krzywdzące. Samoloty klasy ULTRALIGHT z niecertyfikowanymi zespołami napędowymi mogą być dopuszczone nie tylko do lotów VFR noc i VFR specjalny, ale również do lotów w warunkach IMC, jeśli tylko zostały odpowiednio wyposażone.	Uwaga nie uwzględniona
g AERO AT Sp. Z o.o.	§35.2)	§35.2) Brak jednoznacznej definicji zabudowy miast, osiedli i siedzib ludzkich lub zgromadzeń osób na otwartym powietrzu może prowadzić do zakazu użytkowania takich samolotów z większości lotnisk, w przypadku jego literalnego stosowania. Ograniczenie wykonywania lotów nad zwartą zabudową miast i osiedli wynika również z przepisów operacyjnych. W przypadku determinacji legislatorów w utrzymaniu takiego zapisu, proponowane brzmienie powinno być identyczne z zawartym w Załączniku nr 5 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. „W sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy - Prawo lotnicze do	Uwaga nie uwzględniona Przepisy dotyczą ruchu lotniczego.



www.inforlex.pl			<p>niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków” Należy usunąć §35.5 ponieważ jest to już określone w Rozdziale 1 § 4. W związku z powyższym proponujemy następujące brzmienie: §35. Dla statków powietrznych, dla których wydano pozwolenie na wykonywanie lotów stosuje się następujące ograniczenia:</p> <p>1) statki powietrzne wyposażone w zespoły napędowe nie posiadające certyfikatu typu lub zatwierdzenia mogą wykonywać loty wyłącznie w warunkach VFR,</p> <p>2) statki powietrzne zbudowane amatorsko, nie mogą być wykorzystywane do celów zarobkowych w tym w szczególności wypożyczania za opłatą i płatnego przewozu osób lub towarów.</p> <p>3) Dla wszystkich statków powietrznych, przy wykonywaniu lotów:</p> <p>a) każda osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego kategorii specjalnej powinna być poinformowana, że jego konstrukcja nie spełnia wymagań Załącznika nr 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (ICAO) oraz o obowiązujących ten statek powietrzny ograniczeniach użytkowania,</p> <p>b) międzynarodowych lub lotów nad terytorium obcego państwa należy uzgodnić warunki wykonania lotów z właściwymi organami obcego państwa i uzyskać zgodę Nadzoru Lotniczego tego państwa.</p>	
9	AERO AT Sp. Z o.o.	§36.2	<p>§36.2 Treść tabliczki podanej w Załączniku nr 9 punkt 1 i jej skutki prawne są zupełnie niezrozumiałe dla większości użytkowników statków powietrznych. Treść tabliczki w kabinie proponujemy skrócić do: „ Ten statek powietrzny otrzymał pozwolenie na wykonywanie lotów w kategorii „Specjalny” a obowiązek przekazania informacji zgodnie z poprzednim punktem sędować na dowódcę statku powietrznego umieszczając stosowny zapis w instrukcji użytkowania w locie.</p>	<p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Intencją jest powiadomienie wszystkich użytkowników, w tym załogi pasażerów, personel obsługujący statek powietrzny) – że jest to statek powietrzny niespełniający wszystkich przepisów Załącznika 8 d Konwencji ICAO.</p>
9	Instytut Lotnictwa	§ 37	<p>Z uwagi na poważny charakter sprawy proponujemy paragraf uzupełnić o zapis obowiązkowego odpowiedniego udokumentowania wprowadzenia w uzbrojeniu konstrukcyjnego wykluczenia użycia ostrej amunicji.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Zmieniono zapis na: Przekwalifikowane do kategorii specjalnej statki powietrzne s zbrojnych mogą być wyposażone bądź w makiety uzbrojenia, bądź w uzbrojenie z trwałym wykluczeniem możliwości użycia amunic</p>

g	T. Antonie-wski	§ 39.1	§ 39.1 Inspekcję zdalności do lotu statków powietrznych przeprowadza Prezes Urzędu w miejscu wskazanym przez właściciela lub użytkownika Niezasadne i nieadekwatne – poza wszystkim nie znajdziemy takiego CAMO , które by chciało „docertyfikować” jeden egzemplarz samolotu amatorsko zbudowanego do swojej listy zatwierdzonych typów i przechodzić cały ten proces aby pobierać 200 czy 300 zł miesięcznie	potwierdzonym przez upoważniony podmiot.	
I	Instytut Lotnictwa	§ 39.1.	Ad § 39.1. W ustępie tym proponujemy wykreślić wszystkie od słów, „...jako miejsce...”, ponieważ np. prototyp może być przetransportowany do miejsca prób i tu zgłoszony do inspekcji.	Uwaga uwzględniona.	
I	ALLSTA R +ZS Jeżów. +K. Krzesińsk	§39 i §40	§39 i §40 – traktujące o rozbudowanych, możliwych do dowolnej interpretacji, warunkach prowadzenia inspekcji statków powietrznych kat. specj. przez ULC;	Uwaga uwzględniona. Uzasadnienie: Inspekcje doraźne są przewidziane tylko w wyjątkowy sytuacjach, np. w wyniku zalecenia profilaktycznego Prezesa Urzędu ich przeprowadzenia celem np. wdrożenia działań zapobiegawczych.	
I	Bogusia w Kuśnier z	§ 41	§ 41. Statki powietrzne kategorii specjalnej o prostej konstrukcji: 1) ELA 1 o MTOM do 1200 kg, 2) amatorsko zbudowane o MTOM do 1200kg mogą być obsługiwane przez pilota właściciela, pilota użytkownika lub operatora na jego całkowitą odpowiedzialność, wyłącznie w zakresie prac przewidzianych do wykonania dla pilota właściciela i niezastrzeżonych w instrukcji obsługi technicznej (IOT), w zależności od wymagań ustalonych zgodnie z art. 94 ust. 9, art. 95 ust. 2 pkt 7 i art. 104 ustawy Prawo Lotnicze, przez mechanika lotniczego obsługi technicznej albo mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych, działającego poza certyfikowanym podmiotem.	Uwaga uwzględniona	
I	ALLSTA R +ZS Jeżów. +K. Krzesińsk	§41 i §42	§41 i §42 – traktujące o złożonych warunkach obsługi;	Uwaga nie uwzględniona. –zbyt ogólna	
I	ALLSTA R + ZS Jeżów. +K. Krzesińsk	§42	§42 – dot. konieczności opracowywania POT;	Uwaga nie uwzględniona..	

1	Bogusła w Kuśnier Z	§ 42. 1	<p>§ 42. 1. Statki powietrzne o prostej lub złożonej konstrukcji:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ELA 2 o MTOM do 2000kg,</li> <li>2) pozostałe statki powietrzne o MTOM &gt; 1200 kg (w tym amatorsko zbudowane) powinny być obsługiwane przez podmioty certyfikowane zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia lub przez podmioty certyfikowane w zakresie obsługi na podstawie art. 160 ustawy..</li> <li>2. Właściciel lub użytkownik zobowiązany jest do zarządzania ciągłą zdolnością do lotu statku powietrznego.</li> <li>3. Zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu właściciel lub użytkownik powinien powierzyć certyfikowanej organizacji CAMO w przypadku, gdy statek ten jest wykorzystywany do celów komercyjnych w zakresie prowadzenia działalności usług lotniczych AWC.</li> <li>4. Właściciel lub użytkownik statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 zobowiązany jest do opracowania programu obsługi technicznej (POT).</li> <li>5. Dawne wojskowe statki powietrzne, o których mowa w § 55 ust. 1, po przekwalifikowaniu do kategorii specjalnej powinny być obsługiwane przez podmioty odpowiednio wyposażone w narzędzia i przyrządy oraz przeszkolony personel (cywilny lub wojskowy), posiadający, w zależności od wymagań ustalonych zgodnie z art. 94 ust. 9, art. 95 ust. 2 pkt 7 i art. 104 ustawy Prawo lotnicze, licencję mechanika lotniczego obsługi technicznej albo świadectwo kwalifikacji mechanika poswiadczenia obsługi statków powietrznych oraz doświadczenie w obsłudze danego typu statku powietrznego.</li> </ol>	Uwaga częściowo uwzględniona
1	Łukasz Kołodziej	§ 42. 1.	„§ 42. 1. Totalny absurd. Samoloty z TC mogą być obsługiwane przez pilota właściciela (w ograniczonym zakresie), lub przez licencjonowanych mechaników, a specjale w certyfikowanych organizacjach ??? totalny absurd.”	Uwaga uwzględniona. Uzasadnienie LTT: Postawiona granica powyżej 1200 kg wynika faktu, iż w tej grupie mamy także bardziej złożone konstrukcji wymagające takiego samego podejścia w obsłudze jak statki certyfikowane. Możliwości operacyjne, możliwość przewożenia większej liczby osób (powyżej 2), a także możliwość wykonywania usług lotniczych nakazuje takie same ich traktowanie w zakresie obsługi, ja statków GA certyfikowanych. Zmieniono zapis § 42. 1 w następująco: Uwaga nieuwzględniona.
1	Łukasz Kołodziej	§ 42. 4.	„§ 42. 4. Kolejny absurd. Po co specjalowi zbudowanemu w jednym egzemplarzu POT??? Przecież taki samolot powinien mieć w IOT zebrane wszystkie interwały i czynności. POT w przypadku nie skomplikowanych SP ma sens, ale dla samolotów mających dodatkowe wyposażenie jakies różne konfiguracje etc. Pisanie POT tylko po to aby przepisać tam czynności z IOT silnika i śmigła jest zupełnie pozbawione sensu a nawet ma znamiona przestępstwa (niszczenie lasów)”	Uzasadnienie LTT: Wymóg posiadania POT dotyczy wyłącznie ELA2 i statków powietrznych powyżej 1200 kg, podobnie jak w ustępie 1 wynika z faktu, iż w tej grupie mamy także bardziej złożone konstrukcji wymagające określenia wszystkich zasad obsługi silnika, śmigła, i wyposażenia, które w tej kategorii mogą być typu zatwierdzonego, staty biuletynów i AD, itp.
1	Aeroklub Polski	§ 42 ust. 5	§ 42 ust. 5 - proponuje się skreślenie wyrazu „Dawne”, nieprawidłowe jest odwołanie do §55 ust. 1 – w projekcie rozporządzenia brak jest §55 ust. 1 (kończy się na §51), niezrozumiałe jest też do którego z paragrafów przedmiotowego rozporządzenia może odnosić się to odwołanie,	Uwaga uwzględniona. Poprawiono odwołanie: zamiast §55 ust. 1 jest: §37. Skreślono” „Dawne”

I	AERO AT Sp. Z o.o.	§42.5	Rozdział VII §42.5 Odniesienie do nie istniejącego paragrafu §55 ust. 1 który miał definiować dawne wojskowe statki powietrzne. W obecnym brzmieniu §43 wymaga obsługi w certyfikowanych ośrodkach wszelkich samolotów w zakresie przeglądów 100h i rocznych, pomimo dopuszczenia obsługi przez pilota lub mechanika w § 41. Niecelowe wydaje się też tworzenie Planu Obsługi Technicznej dla samolotów budowanych w pojedynczych egzemplarzach, przy konieczności zatwierdzenia podrecznika zapewnia ciągłej zdatności do lotu w procesie uzyskiwania PLS. Ogólnie, wymagania dotyczące certyfikowanych organizacji upoważnionych do projektowania, produkcji czy obsługi samolotów w kategorii „SPECJALNY” oraz mechaniczków posiadających zdatności i CAMO mogą pozostać w sprzeczności ze szczegółowymi przepisami bądź zakresami zatwierdzenia regulującymi ich działalność.	Uwaga uwzględniona. Patrz punkt Lp.58
I	Instytut Lotnict wa	§ 43	Ad § 43. Tekst tego paragrafu są nie jest spójny z zapisami § 42.1., punkt 4, gdzie opracowanie POT jest wymagane tylko dla statków powietrznych o MTOM > 1200 kg.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis na: 1. wykonywanie przeglądów obsługi technicznej, co 100 godz lub co 12 miesięcy (w zależności co występuje wcześniej) (przebieg roczny), zgodnie z zakresem czynności określonym w instrukcji obsługi technicznej (IOT) oraz programem obsługi technicznej (POT), w certyfikowanej organizacji obsługowej;
I	ALLSTA R + ZS Jeżów, +K. Krzesińsk ki	§43	§43 – mówiący o konieczności wykonywania przeglądów 100 godz. / rocznych w certyfikowanej organizacji obsługowej (!?);	Uwaga nie uwzględniona..
I		§ 43.	§ 43. W stosunku do statków powietrznych wymienionych w § 41 i § 42 właściciel lub użytkownik statku powietrznego zobowiązany jest do utrzymywania jego ciągłej zdatności do lotu poprzez: 1) wykonywanie przeglądów obsługi technicznej, co 100 godzin lub co 12 miesięcy kalendarzowych (przebieg roczny), zgodnie z zakresem czynności określonym w instrukcji obsługi technicznej (IOT) oraz	Uwaga uwzględniona.

www.inforflex.pl	1 Łukasz Kotodziej	§ 43. 1)	<p>programem obsługi technicznej (POT), w certyfikowanej organizacji obsługowej;</p> <p>Jeżeli np. samolot (ogólniej statek powietrzny) jest budowy amatorskiej, to dlaczego ma być obsługiwany w certyfikowanej organizacji obsługowej?</p> <p>„§ 43. 1) Kolejny totalny absurd. Chyba nawet domyślam się jaka jest geneza jego powstania. Powtarzam, samoloty mające TC mogą być przez większość swego życia obsługiwane przez mechaników a specjale raz w roku do certyfikowanej stacji ??”</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Wykreslono: „w certyfikowanej organizacji obsługowej”, ponieważ zapis „§ 43. 1) jest uniwersalny i dotyczy wszystkich statków kat. specjalnej (także spełniających kryteria ELA 1 i ELA2).</p> <p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Uzasadnienie: Certyfikacja podmiotów nie jest obowiązkowa. Większość podmiotów działających na rynku w branży lotniczej osiągnęła już certyfikaty – np. potwierdzające spełnienie wymagań PART 2 (DOA i POA), PART 145, PART M lub normy ISO. W przypadku tych podmiotów zatwierdzenie w zakresie wymagań rozporządzenia n powinna stanowić problem.</p> <p>W stosunku do małych podmiotów, zajmujących się pojedynczymi egzemplarzami, nie jest wymagana certyfikacja.</p>
	1 Bogusław Kuśnier z		<p>§ 45.1. Projektowanie, produkcja, obsługa lub naprawa statków powietrznych kategorii specjalnej może być prowadzona z zastrzeżeniem ust. 3 oraz ust. 7 przez podmioty, którym Prezes Urzędu wydał:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) certyfikat dotyczący projektowania;</li> <li>2) certyfikat dotyczący produkcji;</li> <li>3) certyfikat dotyczący obsługi lub naprawy statków powietrznych lub</li> <li>4) certyfikat na obsługę techniczną statków powietrznych, o którym mowa w art. 160 ust. 1 ustawy Prawo-lotnicze</li> </ol> <p>zwane dalej odpowiednio „zatwierdzonymi producentami” lub „zatwierdzonymi podmiotami”.</p> <p>2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wydaje na każdy z zakresów certyfikowanej działalności oddzielnie.</p> <p>Skoro kategoria specjalna ma się rozwijać, to uzyskiwanie na wszystkie certyfikaty spowoduje, że polscy producenci nie będą konkurencyjni. Po prostu będzie to martwa kategoria.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Wprowadzono zmiany w § 45 ust. 1 patrz Lp. 31 i 32 I. Lotnictwa</p> <p>W celu zapewnienia spójności z treścią § 41 proponujemy zapisanie w 45 ust. 1 zmiany:</p> <p>3. Pojedyncze egzemplarze statków powietrznych kategorii specjalnej mogą być:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) produkowane pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci, zwane dalej „niezatwierdzonymi producentami”,</li> <li>2) projektowane pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzone w zakresie projektowania;</li> </ol>
1	Aeroklub Polski	§ 45 ust. 1	<p>§ 45 ust. 1 - jest niespójny z treścią §41 projektu rozporządzenia. Sugeruje się rewizję w całości treści §45 i 46 ponieważ w ocenie konsultującego jest to przetransponowanie regulacji wynikających z treści PART – 21 do treści rozporządzenia. Jest to działanie niecelowe z punktu widzenia podmiotów których ma ta regulacja dotyczyć,</p>	

			3) obsługiwane pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez osoby i podmioty inne niż zatwierdzone w zakresie obsługi i napraw, działają zgodnie z zakresem obsługi określonym w § 41.
			Uwaga nie uwzględniona.
1	Aeroklub Polski	§ 45 ust. 6	§ 45 ust. 6 - powtarza nowe pojęcie m.in. takie jak „mechanik poświadczenia obsługi” co ponownie sugeruje, że kierowano się zapisami PART – 21. Powstaje też pytanie czy zawarcie zapisów w dwóch paragrafach rozporządzenia wyczerpuje zakres regulacji tej materii,
1	ALLSTAR PZL GLIDER sp. z o.o. +K. Krzesiński	§46	§46 – dotyczący naprawy i obsługi, w tym ograniczeń oraz minimalizowania obsługa, które może prowadzić budowniczy.
1	Łukasz Kolodziej	§ 46	„§ 46 Totalna bzdura i niekonsekwencja. W ust. 1 jest napisane: „Naprawa i obsługa techniczna statków powietrznych kategorii specjalnej i ich podzespołów w pełnym zakresie oraz jej poświadczenie może być wykonywana przez mechaników poświadczenia obsługi statku powietrznego z wpisem dotyczącym obsługi tych statków ...” w ust. 6 Działalność, o której mowa w ust. 1, wymaga uzyskania certyfikatu, o którym mowa w § 45.???????? A co w przypadku naprawy samolotu zbudowanego przez amatora w pojedynczym egzemplarzu? Zbudować sam może ale naprawić i obsługiwać może już tylko w certyfikowanej stacji????”
1	Institut Lothictwa	§ 46.4.	Ad § 46.4. Tekst " ... w stosunku do podzespołów przez niego wykonanych... ” proponujemy uzupełnić następująco „... w stosunku do podzespołów i innych elementów składowych statku powietrznego przez niego wykonanych” - co zapewni spójność z § 2., punkt 17), w którym np. skrzydło nie określono mianem podzespołu. Tekst "W pozostałych przypadkach..." dla większej jasności proponujemy zastąpić tekstem "W przypadku innych podzespołów...".
			Uwaga uwzględniona.
			Uwaga uwzględniona. –uwaga zbyt ogólna
			Uwaga częściowo uwzględniona. Zmieniono i przeredagowano zapis § 46 w ten sposób, aby obsługa prostych statków powietrznych ELA1 i amatorskich mógł wykonywać także pilot właściciel oraz budowniczy amator w zakresie niektórych czynności obsługowych przewidzianych w rozporządzeniu wydanym podstawie art. 159 ust 1 Ustawy lub dopuszczonych przez IOT, jeśli i użytkowany jest do celów prywatnych i rekreacyjnych.
			Uwaga uwzględniona. Uzupełniono zapis o: „...i innych elementów składowych statku powietrznego przez nie wykonanych”

1	Aeroklub Polski	§ 46 ust. 4	§ 46 ust. 4 - wymóg uzyskania przez budowniczego amatora świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi lub licencji mechanika Part-66 jest zbyt restrykcyjny. Przykładowo wg FAA właściciel samolotu nieużywanego komercyjnie (także certyfikowanego) może własnoręcznie wykonać naprawę lub wyprodukować uszkodzoną część lub zlecić jej wykonanie, jedynie nie może tej części sprzedać. Jej zabudowa lub naprawa musi być wpisana w książkę płatowca, a w przypadku konstrukcji certyfikowanej także potwierdzona przez licencjonowanego mechanika/inspektora. Naprawa musi być zgodna z AC 43.13.	Uwaga uwzględniona. Nowe brzmienie § 46 ust. 4: 4. W przypadku konstrukcji amatorskich lub budowanych z zestawów użytkowanych przez budowniczego, obsługę techniczną sprzętu wykonuje budowniczy w stosunku do podzespołów i innych elementów składowych statku powietrznego przez niego wykonanych lub adaptowanych. W pozostałych przypadkach wnioskujący powinien zachować standardy określone w rozporządzeniu na podstawie art. 15 ust.1 Ustawy.
1	Institut Lotnictwa	Załącznik nr 9	Załącznik nr 9 Brak określenia minimalnych wymaganych rozmiarów tabliczek.	Uwaga uwzględniona.
1	Łukasz Kotodziej	Rozdział VIII	„Rozdział VIII A czy ktoś piszący projekt rozporządzenia dotyczącego certyfikacji uwzględnił w ogóle organizacje projektujące, produkujące i obsługujące specjale?? Czy ULC nie przesadza już z ilością certyfikatów? ”	Proponujemy dopisać, że zalecane wysokości czcionki nie mniejsze niż 3mm dla napisów wewnątrz kabiny, oraz 25 mm – dla napisów „SPECJALNY” Nie uwzględniono.
1	AERO AT Sp. Z o.o.	Rozdział VIII	<b>Rozdział VIII</b> Organizacje posiadające certyfikaty na projektowanie, produkcję i obsługę statków powietrznych wydane na podstawie przepisów PART przez EASA bądź ULC powinny otrzymywać certyfikaty na projektowanie, produkcję i obsługę statków powietrznych w kategorii SPECJALNY dla statków powietrznych o zbliżonej budowie do posiadanych w zakresie zatwierdzenia, <b>wyłącznie po złożeniu wniosku</b> . W przypadku projektów typów nieskomplikowanych statków powietrznych należy stosować zasady samo certyfikacji przez organizacje projektujące zatwierdzone według wymagań PART 21. Samo certyfikacja jest od wielu lat stosowana dla samolotów LSA produkowanych według wymagań ASTM i nie obniża poziomu bezpieczeństwa eksploatacji konstrukcji.	Uwaga godna rozważenia.
1	AERO AT Sp. Z o.o.	Rozdział XI	<b>Rozdział XI</b> Ciągłe zmiany w przepisach lotniczych nie mogą obciążać użytkowników statków powietrznych kosztami dla spełnienia wymagań administracyjnych lub powodować usunięcie statku z eksploatacji. Statek powietrzny nie powinien być kasowany ze względu na zmianę wymagań administracyjnych. Skoro jego stan	Uwaga nie uwzględniona.

			<p>techniczny do tej pory był niezagrażający bezpieczeństwu to nie może stawać się groźny po zmianie przepisów. W USA istnieje prawo „dziadka” pozwalające latać samolotem nie spełniającym aktualnych wymagań. Proponujemy dodać §51 w brzmieniu:  <i>„Przedłużanie ważności Pozwolenia na loty w kategorii specjalny wydane dla statku powietrznego przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia przeprowadza się na dotychczasowych zasadach, o ile wnioskujący nie uzna inaczej.”</i>          Oraz zmienić numerację obecnego §51 na §52.</p>	
1	AERO AT Sp. Z o.o.	Załącznik nr 2	<p><b>Załączniki</b>          Usunąć formalne ograniczenia we wzorze PLS (Załącznik nr 2) dotyczące wykonywania lotów komercyjnych i szkolenia znajdujące się w rubryce nr 7. Ograniczenia takie mają zastosowanie wyłącznie do statków powietrznych zbudowanych amatorsko.</p>	Uwaga uwzględniona.