

Rozporządzenie
Ministra Transportu ¹⁾
z dnia.....2006 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie klasyfikacji statków powietrznych

Na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 i Nr 104, poz. 708 i 711) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz.U. Nr 139, poz. 1333) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 2 otrzymuje brzmienie:

„ § 2. Ze względu na charakterystykę i przeznaczenie statki powietrzne dzielą się na:

- 1) statki powietrzne objęte obowiązkiem uzyskania certyfikatu typu, ustanowionym przepisami międzynarodowymi;
- 2) statki powietrzne objęte obowiązkiem uzyskania świadectwa zdatności do lotu, ustanowionym wyłącznie przepisami prawa polskiego;
- 3) statki powietrzne objęte obowiązkiem uzyskania pozwolenia na wykonywanie lotów, ustanowionym wyłącznie przepisami prawa polskiego:
 - a) statki powietrzne kategorii specjalnej,
 - b) bezpilotowe statki powietrzne – statki powietrzne bez pilota, nieprzeznaczone do celów sportowych lub rekreacyjnych, zdolne do lotu autonomicznego programowanego lub zdalnie sterowanego,
 - c) modele latające o masie większej niż 25 kg;
- 4) urządzenia objęte obowiązkiem uzyskania, innego niż świadectwo zdatności do lotu, dokumentu dopuszczającego do wykonywania lotu, skoku lub użycia, ustanowionym

¹⁾ Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze:

a) urządzenia latające - przeznaczone w szczególności do celów sportowych, rekreacyjnych, pokazowych lub edukacyjnych,

b) spadochrony;

5) pozostałe statki powietrzne – nie objęte obowiązkiem uzyskania dokumentu zdatności do lotu:

a) modele latające – niezdolne do uniesienia człowieka przeznaczone do celów sportowych, rekreacyjnych, pokazowych, kolekcjonerskich lub edukacyjnych:

- o masie startowej nie większej niż 25 kg – dla modeli latających cięższych od powietrza,

- o masie wszystkich składników, bez gazu nośnego, nie większej niż 25 kg – dla modeli latających lżejszych od powietrza,

b) latawce – statki powietrzne bez napędu, cięższe od powietrza, unoszące się w opływającym je powietrzu na uwięzi połączonej ze stałym lub ruchomym punktem podłoża, niezdolne do uniesienia człowieka i przeznaczone do celów sportowych, rekreacyjnych, pokazowych lub edukacyjnych.”;

2) w § 5:

a) w pkt 1 w lit. a tiret trzecie otrzymuje brzmienie:

„- balony, w których czynnikiem zapewniającym wyporność jest gaz lżejszy od powietrza i ogrzane powietrze”,

b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) balony wolne z napędem – balony wolne z zamontowanym zespołem napędowym, umożliwiającym lot poziomy, wznoszący lub zniżanie w masie powietrza, z ilością miejsc dla pilota i pasażerów nie większą niż 5, które dzieli się, ze względu na czynnik zapewniający wyporność, w sposób następujący:

- balony wolne z napędem – gazowe, w których czynnikiem zapewniającym wyporność jest gaz lżejszy od powietrza,

- balony wolne z napędem – na ogrzane powietrze, w których czynnikiem zapewniającym wyporność jest ogrzane powietrze,

- balony wolne z napędem – mieszane, w których czynnikiem zapewniającym wyporność jest gaz lżejszy od powietrza i ogrzane powietrze;”;

c) w pkt 3 :

- w lit. a tiret trzecie otrzymuje brzmienie:

„- sterowce - w których czynnikiem zapewniającym wyporność jest gaz lżejszy od powietrza i ogrzane powietrze”;

- lit. b uchyla się;

3) w § 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 4 w lit. a tiret czwarte i piąte otrzymują brzmienie:

„- samoloty lekkie kategorii akrobacyjnej, w rozumieniu wymagań CS – 23 „Samoloty kategorii normalnej, użytkowej, akrobacyjnej i transportu lokalnego”, wprowadzonych do stosowania Decyzją Nr 2003/14/RM Dyrektora Wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 14 listopada 2003 r. w sprawie specyfikacji certyfikacyjnych, obejmujących przepisy zdatności do lotu i akceptowalne sposoby spełnienia dla samolotów kategorii normalnej, użytkowej, akrobacyjnej i transportu lokalnego wydaną na podstawie rozporządzenia (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (Dz. Urz. WE L 240 z 7.09.2002; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 30, z późn. zm.²⁾),

- samoloty lekkie kategorii użytkowej w rozumieniu wymagań CS – 23 „Samoloty kategorii normalnej, użytkowej, akrobacyjnej i transportu lokalnego”, wprowadzonych do stosowania Decyzją Nr 2003/14/RM Dyrektora Wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 14 listopada 2003 r. w sprawie specyfikacji certyfikacyjnych, obejmujących przepisy zdatności do lotu i akceptowalne sposoby spełnienia dla samolotów kategorii normalnej, użytkowej,

²⁾ zmiany niniejszego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. WE L245 z 29.09.2003; Dz. Urz UE Polskie wydanie specjalne, rozdz.7, t. 7, str. 530 oraz Dz. Urz. WE L 243 z 27.09.2003; Dz.Urz UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str.455

akrobacyjnej i transportu lokalnego wydaną na podstawie rozporządzenia, o którym mowa w tiret czwarte,”

b) w pkt 8 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) ze względu na charakterystyki ogólne:

- śmigłowce małe kategorii A,
- śmigłowce małe kategorii B,
- śmigłowce duże kategorii A,
- śmigłowce duże kategorii B

w rozumieniu przepisów „CS-Definicje” wprowadzonych do stosowania Decyzją Nr 2003/11/RM Dyrektora Wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 5 listopada 2003 r. w sprawie definicji i skrótów stosowanych w specyfikacjach certyfikacyjnych dla wyrobów, części i wyposażenia wydaną na podstawie rozporządzenia, o którym mowa w pkt 4 lit. a tiret czwarte,

- śmigłowce bardzo lekkie - o masie startowej nie większej niż 600 kg,
- śmigłowce kategorii specjalnej,

c) pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13) spadochrony – urządzenia cięższe od powietrza, które wskutek oddziaływania powietrza na ich powierzchnie wytwarzają siłę aerodynamiczną częściowo równoważącą ciężar całkowity (własny i podwieszony) i zmniejszają ich prędkość opadania, które dzieli się w sposób następujący:

a) spadochrony osobowe – spadochrony przeznaczone do wykonywania skoków:

- główne – przewidziane jako zasadniczy środek spowalniania opadania osób,
- zapasowe – przeznaczone do spowalniania opadania osób w razie niezadziałania lub nieprawidłowego zadziałania spadochronu głównego,
- ratownicze – przeznaczone do ratowania załogi i innych osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego,

b) spadochrony innego przeznaczenia – spadochrony nie przeznaczone do wykonywania skoków:

- spadochronowe systemy ratownicze – przeznaczone do ratowania statków powietrznych i innych urządzeń lub ich części z załogą lub bez,
- towarowe – przeznaczone do spowalniania opadania rzeczy,

- inne, niesklasyfikowane, w tym także spadochrony wynoszone w powietrze za pomocą holowania;”,

d) pkt 14 – 16 otrzymują brzmienie:

„14) paralołnie – urządzenia latające bez napędu o powierzchniach nośnych pozbawionych elementów zapewniających im sztywność;

15) paralołnie z napędem – paralołnie wyposażone w zespół napędowy przeznaczone do startu pieszego;

16) motoparalołnie – paralołnie wyposażone w zespół napędowy i podwozie;”,

e) po pkt 16 dodaje się pkt 16a w brzmieniu:

„16a) paraplany – motoparalołnie o masie pustego statku powietrznego powyżej 70 kg, wyposażone w skrzydło, nie przeznaczone do startu pieszego;”,

f) pkt 17 – 19 otrzymują brzmienie:

„17) lotnie - urządzenia latające bez napędu, o powierzchniach nośnych zamocowanych do elementów zapewniających im sztywność, przeznaczone do startu pieszego;

18) lotnie z napędem – urządzenia latające z zespołem napędowym o powierzchniach nośnych zamocowanych do elementów zapewniających im sztywność, przeznaczone do startu pieszego;

19) motolotnie – urządzenia latające posiadające ruchome powierzchnie nośne, w których podstawowym sposobem sterowania jest przemieszczanie środka masy względem płata, wyposażone w podwozie i co najmniej jeden zespół napędowy;”;

4) w załączniku nr 1:

a) kolumna śmigłowiec otrzymuje brzmienie:

Śmigłowiec	Mały kategorii A
	Mały kategorii B
	Duży kategorii A
	Duży kategorii B

	Bardzo lekki
	Specjalna

b) kolumna spadochron otrzymuje brzmienie:

Spadochron	Osobowy	Główny
		Zapasowy
		Ratowniczy
	Innego Przeznaczenia	Spadochronowy system ratowniczy
		Towarowy
		Inny
		niesklasyfikowany

c) kolumna sportowe urządzenia latające otrzymuje brzmienie:

Urządzenie latające	Paralotnia	Jednoosobowa
		Dwuosobowa
	Paralotnia z napędem	Jednoosobowa
		Dwuosobowa
	Motoparalotnia	Jednoosobowa
		Dwuosobowa
	Paraplan	Jednoosobowy
		Dwuosobowy
	Lotnia	Jednoosobowa
		Dwuosobowa
	Lotnia z napędem	Jednoosobowa
		Dwuosobowa
	Motolotnia	Jednoosobowa
		Dwuosobowa

5) w załączniku nr 2 kolumny balon i sterowiec otrzymują brzmienie:

Balon	Gazowy	Na uwięzi
		Wolny
		Z napędem
	Na ogrzane powietrze	Na uwięzi
		Wolny
		Z napędem
	Gazowy i na ogrzane powietrze	Na uwięzi
		Wolny
		Z napędem
Sterowiec	Gazowy	
	Na ogrzane powietrze	
	Gazowy i na ogrzane powietrze	

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

Minister Transportu

UZASADNIENIE

Konieczność nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 139, poz. 1333) wynika przede wszystkim z potrzeby dostosowania przepisów tego rozporządzenia do rozwiązań, terminologii i pojęć zawartych w innych obowiązujących już aktach wykonawczych. Proponuje się dokonanie następujących zmian w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych:

- 1) Zmiany w § 2 – zaproponowany podział statków powietrznych różnicuje statki powietrzne z uwzględnieniem dokumentów zdatności jakie są dla nich wymagane. Zaproponowany przepis uwzględnia w szczególności statki powietrzne, dla których wydawane są dokumenty zdatności do lotu, inne niż świadectwa zdatności do lotu, wprowadzone przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz.U. Nr 107, poz. 904);
- 2) Zmiana § 5 pkt 1 w lit. a tiret trzecie otrzymał brzmienie: „- balony, w których czynnikiem zapewniającym wyporność jest gaz lżejszy od powietrza i ogrzane powietrze” - zmieniono wyraz „albo” na literę „i” jako sprostowanie błędu;
- 3) Zmiana § 5 pkt 2 – zaproponowany podział balonów będzie zgodny z postanowieniami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603);
- 4) Zmiana § 5 pkt 3 lit. a tiret trzeci – zmieniono wyraz „albo” na literę „i” jako sprostowanie błędu;
- 5) Zmiana § 5 pkt 3 lit. b uchylono - ujęte w pkt 3 lit. b podziały są zbędne;
- 6) W § 6 pkt 4 lit. a tiret czwarte i piąte – przepisy JAR-23 zostały zastąpione przez wymagania CS – 23 „Samoloty kategorii normalnej, użytkowej, akrobacyjnej i transportu lokalnego”, wprowadzone do stosowania Decyzją Nr 2003/14/RM Dyrektora Wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 14 listopada 2003 r. w sprawie *specyfikacji certyfikacyjnych, obejmujących przepisy zdatności do lotu i akceptowalne sposoby spełnienia dla samolotów kategorii normalnej, użytkowej, akrobacyjnej i transportu lokalnego* wydaną na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1592/2002/WE z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w

dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. Urz. WE L 240 z 7.09.2002; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 30, z późn. zm.)

7) W § 6 pkt 8 lit. a – zmiana o charakterze porządkowym przepisy JAR 1 zostały zastąpione przez specyfikacje certyfikacyjne CS-1 „Definicje” wprowadzone do stosowania Decyzją Nr 2003/11/RM Dyrektora Wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 5 listopada 2003 r. w sprawie definicji i skrótów stosowanych w specyfikacjach certyfikacyjnych dla wyrobów, części i wyposażenia. Ponadto zaproponowany w pkt 8 lit a podział śmigłowców jest zgodny z CS-1 „Definicje”;

8) § 6 pkt 8 litera a tiret pierwszy - zmieniono wartość maksymalnej masy startowej z 750 kg na 600 kg tak, aby była ona zgodna z wymaganiami technicznymi EASA w zakresie certyfikacji śmigłowców bardzo lekkich CS-VLR (ED Decision No 2003/17/RM z dnia 14/11/2003);

9) Zmiana § 6 pkt 13 zmieniono wyraz „nośną” na „aerodynamiczną” poprawiając zapis nie uwzględniający wszystkich typów spadochronów. Skreślono: „do zapewniającej bezpieczne zetknięcie się z ziemią” - nie wszystkie spadochrony spełniają ten warunek. Dopisano wyrazy: ”(własny i podwieszony)” doprecyzowując określenie „ciężar całkowity”. Zaproponowany nowy podział spadochronów uwzględnia faktyczny podział spadochronów z uwzględnieniem podziałów zastosowanych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz.U. Nr 107, poz. 904);

10) § 6 pkt 14) – nowa definicja paralotni - „paralotnie –urządzenia latające bez napędu, o powierzchniach nośnych pozbawionych elementów zapewniających im sztywność;”

Uzasadnienie: skreślono: „, przeznaczone do startu z nóg pilota” jako klasy obejmującej: paralotnie (bez napędu), paralotnie z napędem, motoparalotnie i parapłany

Nowe definicje w § 6 pkt 15 -16 a (paralotnie z napędem, motoparalotnie, parapłany) i pkt 17-19 (lotnie, lotnie z napędem, motolotnie).

Zaproponowane definicje będą zgodne z postanowieniami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz

określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz.U. Nr 107, poz. 904).;

11) Załącznik nr 1: zmiany w klasie śmigłowiec, spadochron i sportowe urządzenie latające w załączonej tabeli oraz zmiany w Załącznik nr 2: zmiany w schemacie klasyfikacji sterowców w załączonej tabeli wynikają z poprawionych zapisów.

Projekt podlega notyfikacji Komisji Europejskiej w myśl przepisów dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia konsultowany był z następującymi podmiotami:

1. PLL LOT S.A.,
2. P.P. „Porty Lotnicze”,
3. Związek Regionalnych Portów Lotniczych,
4. Aeroklub Polski,
5. Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA,
6. Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego Oddział EAA 991,
7. Technika Aerotechnika,
8. Centralna Szkoła Lotniczo – Techniczna Aeroklubu Polskiego w Krośnie,
9. Grupa Kama Eko S.A.,
10. Kompol s.c.,
11. Kago s. j.,
12. Mikrolot sp. z o.o.,
13. Aero Plane PL ,
14. Sekcja mikrolotowa i motolotniowa AP,
15. Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe,
16. Gdyńskie Stowarzyszenie Paralotniarzy,
17. Doświadczalne Warsztaty Lotniczych Konstrukcji Kompozytowych,
18. Klub Pilotów Doświadczalnych,
19. Krajowa Rada Lotnictwa,

20. OKL Politechniki Rzeszowskiej,
21. Wytwórnia Konstrukcji Kompozytowych,
22. NSZZ „Solidarność” 80 Region Mazowsze K.Z. Nr 25 w P.P. „Porty Lotnicze”,
23. Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego.
24. PZL Świdnik S.A.,
25. Heliseco Sp.z o.o.

Uwagi zgłoszone podczas konsultacji społecznych zostały uwzględnione.

Ocena skutków regulacji

- a) Wpływ na budżet państwa** - wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.
- b) Wpływ na rynek pracy** – regulacja nie wpłynie na rynek pracy.
- c) Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** – nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw
- d) Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie ma bezpośredniego przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.
- e) Wskazanie źródeł finansowania** – patrz pkt a) powyżej.