

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 2016 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie zdatności statków powietrznych do lotu

Na podstawie art. 53c ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, 904 i 1361) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie zdatności statków powietrznych do lotu (Dz. U. poz. 519) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2:

a) uchyla się pkt 6,

b) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) podstawie certyfikacji – rozumie się przez to zaakceptowane przez Prezesa Urzędu w procesie certyfikacji wymagania techniczne, według których statek powietrzny, silnik lub śmigło jest budowany;”;

c) dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) certyfikacie typu – rozumie się przez to certyfikat typu wydany dla projektu typu statku powietrznego, silnika lub śmigła;”;

2) § 4 ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„W harmonogramie, o którym mowa w ust. 1, wnioskujący określa, na jakim etapie postępowania zostaną przedstawione Prezesowi Urzędu następujące dokumenty:”;

3) § 5 otrzymuje brzmienie:

„§ 5. 1. Postępowanie dzieli się na etapy:

1) wstępny;

2) bieżący;

3) przed lotami;

4) końcowy.

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

2. Z każdego etapu postępowania, o których mowa w ust. 1, sporządza się protokół, którego kopię doręcza się wnioskującemu.”;

- 4) w § 7 uchyla się ust. 2;
- 5) rozdział 4 „Próby w locie i loty próbne” otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 4

Próby w locie i loty próbne

§ 11. 1. Próby w locie ze względu na rodzaje lotów dzielą się na:

- 1) lot wykonywany na potrzeby opracowywania nowego projektu statku powietrznego, układów napędowych, części i akcesoriów;
- 2) lot wykonywany w celu wykazania spełnienia podstawy certyfikacji lub zgodności z projektem typu;
- 3) lot wykonywany w celu poddania eksperymentom nowych koncepcji projektowych, wymagających niekonwencjonalnych manewrów lub profili, w przypadku których mogłoby dojść do wykroczenia poza zatwierdzoną obwiednię warunków lotu danego statku powietrznego;
- 4) lot szkoleniowy w ramach szkolenia w zakresie prób w locie;
- 5) lot pokazowy i demonstracyjny statku powietrznego będącego w trakcie prób w locie.

2. Próby w locie ze względu na stopień złożoności, poziom zagrożenia i wymagane kwalifikacje personelu lotniczego dzielą się na następujące kategorie:

- 1) kategorii pierwszej:
 - a) lot początkowy nowego typu statku powietrznego lub statku powietrznego, którego charakterystyki lotne lub sterowania zostały znacząco zmienione,
 - b) lot, w czasie którego należy się spodziewać własności lotnych znacząco różniących się od znanych dotychczas,
 - c) lot dla zbadania nieznanymi lub niespotykanymi cech projektu statku powietrznego lub technologii wykonania,
 - d) lot celem wyznaczenia lub rozszerzenia obwiedni obciążeń,
 - e) lot celem wyznaczenia wymaganych własności, charakterystyk lotnych i jakości sterowania, w przypadku zbliżania się do ograniczeń wynikających z obwiedni obciążeń,
 - f) lot szkoleniowy w ramach szkolenia w zakresie prób w locie kategorii pierwszej w organizacjach projektujących lub produkujących;

- 2) kategorii drugiej:
 - a) lot niesklasyfikowany jako próby w locie kategorii pierwszej, na statku powietrznym, którego typ nie został jeszcze certyfikowany;
 - b) lot niesklasyfikowany jako próby w locie kategorii pierwszej, na statku powietrznym, którego typ został już certyfikowany, po zastosowaniu niezatwierdzonych modyfikacji, które:
 - przeprowadza się w celu ogólnej oceny zachowania statku powietrznego, lub
 - przeprowadza się w celu oceny podstawowych procedur załogi statku powietrznego, w przypadku korzystania z nowego lub zmodyfikowanego systemu wyposażenia pokładowego lub potrzeby wprowadzenia takiego systemu, lub
 - przeprowadza się celowo poza ograniczeniami aktualnie zatwierdzonej obwiedni operacyjnej, ale w obszarze zbadanej obwiedni obciążeń;
 - c) lot szkoleniowy w ramach szkolenia w zakresie prób w locie kategorii drugiej w organizacjach projektujących lub produkujących posiadających stosowne zatwierdzenie;
- 3) kategorii trzeciej:
 - a) lot celem wydania poświadczenia zgodności dla nowo zbudowanego statku powietrznego, który nie wymaga latania poza ograniczeniami wynikającymi z certyfikatu typu lub instrukcji użytkowania w locie;
 - b) lot niesklasyfikowany jako próby w locie kategorii pierwszej lub kategorii drugiej, na statku powietrznym o znanym już certyfikacie typu, w przypadku zastosowania niezatwierdzonych zmian.

§ 12. 1. Próby w locie, o których mowach w § 11 ust. 1, przeprowadza się zgodnie z programem prób w locie zawierającym:

- 1) opis przedmiotu próby, zawierający:
 - a) podstawowe dane geometryczne oraz rysunek w trzech rzutach,
 - b) projektowy ciężar i pole położenia środka ciężkości,
 - c) projektowe ograniczenia, opatrzone uwagą: „W trakcie prób obowiązują ograniczenia potwierdzone przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w tymczasowej instrukcji użytkowania w locie”,
 - d) informacje o zespole napędowym,

- e) inne informacje określone w zakresie odpowiadającym informacjom podawanym w tymczasowej instrukcji użytkowania w locie;
- 2) cel prób w locie;
 - 3) wskazanie przepisów, na podstawie których są przeprowadzane próby w locie;
 - 4) zakres prób w locie;
 - 5) wykaz wyposażenia przewidywanego do wykonania prób w locie;
 - 6) opis sposobu, w jaki wyposażenie będzie skalowane i sprawdzane przed próbami w locie;
 - 7) opis sposobu, w jaki będzie wykazane spełnianie wymagań budowy statku powietrznego w niezbędnym zakresie przed próbami w locie;
 - 8) procedury realizowania lotów, z omówieniem zarówno niezbędnych prób na ziemi, jak i prób w locie;
 - 9) kolejność realizacji prób w locie i prób na ziemi;
 - 10) sposób organizacji prób w locie i prób na ziemi;
 - 11) środki bezpieczeństwa właściwe dla kategorii prób w locie i prób na ziemi;
 - 12) sposób dokumentowania prób w locie i prób na ziemi;
 - 13) warunki organizacji prób w locie, o ile nie stanowią części instrukcji operacyjnej prób w locie podmiotu produkującego wyroby, części i akcesoria lub podmiotu projektującego wyroby, części i akcesoria.

2. Program prób w locie, o którym mowa w ust. 1, zatwierdza Prezes Urzędu, na wniosek podmiotu wnioskującego o przeprowadzenie prób w locie.

3. Tymczasowa instrukcja użytkowania w locie, o której mowa w ust. 1 pkt 1 lit. e, powinna zawierać:

- 1) ograniczenia warunków lotu statku powietrznego, przy czym w formie tabeli zamieszcza się ograniczenia prędkości lotu, współczynnika obciążenia, ciężaru i położenia środka ciężkości;
- 2) wskazówki i informacje niezbędne dla członków załogi statku powietrznego do bezpiecznego przeprowadzenia lotów.

§ 13. Zakres instrukcji operacyjnej prób w locie podmiotu produkującego wyroby, części i akcesoria lub podmiotu projektującego wyroby, części i akcesoria określa rozporządzenie 748/2012.

§ 14. 1. Próby w locie wykonuje pilot posiadający uprawnienie pilota doświadczalnego klasy odpowiedniej do kategorii prób w locie, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy.

2. Jeżeli w programie prób w locie w zakresie warunków organizacji prób w locie przewiduje się rozszerzoną ocenę statku powietrznego z załogą jednoosobową, próby w locie kategorii pierwszej, o których mowa w § 11 ust. 2 pkt 1 lit. b–e, może wykonywać na warunkach określonych w tym programie prób w locie, również pilot posiadający krajowe uprawnienie pilota doświadczalnego klasy drugiej oraz praktykę lotniczą wymaganą do wydania krajowego uprawnienia pilota doświadczalnego klasy pierwszej odpowiednio do rodzaju posiadanej licencji, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy.

3. Jeżeli w programie prób w locie w zakresie warunków organizacji prób w locie przewiduje się rozszerzoną ocenę statku powietrznego z załogą wieloosobową w zastosowaniach do operacji specjalnych, w tym w rolnictwie, budownictwie, fotografii, miernictwie, obserwacji i patrolowaniu, reklamie powietrznej, próby w locie może wykonywać na warunkach określonych w tym programie prób w locie, w charakterze drugiego pilota, również pilot nieposiadający krajowych uprawnień pilota doświadczalnego, który posiada praktykę lotniczą wymaganą do wydania krajowego uprawnienia pilota doświadczalnego klasy odpowiedniej do prób w locie odpowiednio do rodzaju posiadanej licencji, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy.

4. Próby w locie kategorii trzeciej, o których mowa w § 11 ust. 2 pkt 3 lit. b, może wykonywać również pilot posiadający ważną licencję odpowiednią dla kategorii statku powietrznego, który jest przedmiotem próby oraz praktykę lotniczą wymaganą do wydania krajowego uprawnienia pilota doświadczalnego klasy trzeciej odpowiednio do rodzaju posiadanej licencji, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy.

5. W przypadku braku pilota posiadającego licencję pilota wiatrakowcowego zawodowego (CPL(AG)), spełniającego wymagania do uzyskania krajowego uprawnienia pilota doświadczalnego wiatrakowcowego, czynności pilota doświadczalnego wiatrakowcowego może wykonywać, za zgodą Prezesa Urzędu uwzględniającą warunki bezpieczeństwa lotniczego, posiadacz krajowego uprawnienia pilota doświadczalnego śmigłowcowego z licencją pilota śmigłowcowego zawodowego

(CPL(H)) albo licencją pilota śmigłowcowego liniowego (ATPL(H)) lub pilota doświadczalnego samolotowego z CPL(A) albo ATPL(A) jednocześnie posiadający świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg (UAGP).

§ 14a. 1. W próbach w locie mogą również uczestniczyć:

- 1) inżynierowie prób w locie;
- 2) obserwatorzy prób w locie.

2. Wymagania i warunki uczestniczenia w próbach w locie inżynierów prób w locie oraz obserwatorów prób w locie stanowią część warunków organizacji prób w locie, o których mowa w § 12 ust. 1 pkt 13.

§ 15. Wykonujący próby w locie sporządza sprawozdanie z prób, w którym zamieszcza:

- 1) opis przedmiotu prób;
- 2) chronologiczny wykaz wszystkich zmian na prototypie statku powietrznego lub egzemplarzu tego statku, dokonywanych w trakcie prób w locie i oznaczonych jako dokonane przez wnioskującego albo wymagane przez Prezesa Urzędu w rezultacie prób certyfikacyjnych, które wykazały niespełnienie wymagań zawartych w przepisach budowy statków powietrznych;
- 3) cel prób w locie;
- 4) podstawę przeprowadzenia prób w locie;
- 5) zakres prób w locie;
- 6) przebieg prób w locie;
- 7) opis techniki użytej dla danej próby w locie;
- 8) szczegółowe omówienie wyników prób w locie wraz z wnioskami;
- 9) wnioski końcowe;
- 10) oświadczenie prowadzącego próby w locie o zjawiskach nietypowych lub niebezpiecznych;
- 11) szczegółowe dane dotyczące każdej z przeprowadzanych prób w locie oraz obliczenia niezbędne do przeanalizowania tych danych.

§ 16. Sprawozdanie, o którym mowa w § 15, podpisują piloci oraz inżynierowie prób w locie biorący udział w próbach, analizujący wyniki prób i uczestniczący w sporządzeniu sprawozdania.

§ 17. Wyróżnia się następujące rodzaje lotów próbnych:

- 1) loty wykonywane dla sprawdzenia nowo wyprodukowanego statku powietrznego;
- 2) loty wykonywane dla sprawdzenia statku powietrznego w trakcie jego eksploatacji.

§ 18. 1. Loty próbne wykonuje się zgodnie z programem lotu, stanowiącym część dokumentacji obsługowej statku powietrznego sporządzonej przez jego producenta, a w przypadku braku takiego programu – zgodnie z programem lotu próbnego, opracowanym przez przeprowadzającego lot próbny.

2. Przepisy § 12 ust. 1 pkt 2, pkt 4 i pkt 11–13 stosuje się odpowiednio.

3. Loty próbne wykonuje się z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z instrukcji użytkowania w locie.

§ 19. Osoby uczestniczące w wykonywaniu lotu próbnego powinny być zapoznane ze sposobem postępowania w przypadkach niebezpiecznych oraz ze sposobem użycia środków ratowniczych.

§ 20. 1. Dowódca statku powietrznego wykonujący loty próbne powinien posiadać ważną licencję pilota zawodowego lub liniowego na daną kategorię statku powietrznego z ważnym uprawnieniem na klasę lub typ, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy.

2. Ważna licencja pilota szybowcowego lub balonowego z wpisanym uprawnieniem instruktorskim uprawnia do wykonywania lotów próbnych szybowcem lub balonem.

3. W wykonywaniu lotu próbnego, oprócz załogi statku powietrznego, mogą uczestniczyć wyłącznie członkowie personelu zatrudnionego przez przeprowadzającego loty próbne oraz osoby upoważnione przez Prezesa Urzędu.

4. Z wykonanego lotu próbnego dowódca statku powietrznego sporządza protokół.

5. Protokół, o którym mowa w ust. 4, podpisują piloci oraz pozostałe osoby biorące udział w locie lub uczestniczące w sporządzeniu protokołu.

6) w § 21 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie

„§ 21. 1. Wniosek wydanie świadectwa zdatności do lotu, składa właściciel lub upoważniony przez niego inny użytkownik statku powietrznego, zwany dalej „wnioskodawcą”.

2. Po złożeniu wniosku, o którym mowa w ust. 1, wnioskodawca przedstawia statek powietrzny do oceny jego zdatności do lotu, zapewniając wsparcie:

- 1) podmiotu posiadającego certyfikat na obsługę techniczną statków powietrznych,
lub

2) mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego.

7) § 22 otrzymuje brzmienie:

„§ 22. 1. Prezes Urzędu, przed wydaniem świadectwa zdatności do lotu, przeprowadza, w miejscu i w terminie uzgodnionym z wnioskodawcą, ocenę zdatności statku powietrznego do lotu.

2. Ocena zdatności statku powietrznego do lotu obejmuje:

- 1) ocenę dokumentacji dotyczącej statku powietrznego w celu stwierdzenia, czy:
 - a) właściwie zarejestrowano liczbę wylatanych godzin dla płatowca, silnika i śmigła, a także związaną z tym liczbę cykli, liczonych na zasadach określonych w dokumentacji technicznej statku powietrznego,
 - b) instrukcja użytkowania w locie jest dostosowana do wyposażenia statku i odzwierciedla status ostatnich zmian,
 - c) cała zaplanowana obsługa techniczna statku powietrznego została przeprowadzona zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej,
 - d) stwierdzone usterki zostały naprawione lub, w stosownych przypadkach, naprawa została odłożona na późniejszy termin w kontrolowany sposób,
 - e) obowiązujące dyrektywy zdatności do lotu zostały zastosowane i prawidłowo zarejestrowane,
 - f) modyfikacje i naprawy statku powietrznego zostały zarejestrowane i są zgodne z przepisami § 9 ust. 1,
 - g) podzespoły o ograniczonej żywotności zamontowane w statku powietrznym są prawidłowo oznakowane, zarejestrowane, a także nie upłynął termin ich zdatności do użytkowania,
 - h) całość obsługi technicznej została zrealizowana zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy,
 - i) określenie masy i wyważenia pustego statku powietrznego jest aktualizowane zgodnie z przepisami, nie straciło ważności i odzwierciedla jego wyposażenie,
 - j) stan statku powietrznego odpowiada najnowszej wersji jego projektu typu,
 - k) statek powietrzny posiada świadectwo zdatności w zakresie hałasu odpowiadające jego obecnemu wyposażeniu, zgodne z przepisami, o których mowa w art. 53 ustawy;
- 2) ocenę stanu technicznego statku powietrznego, podczas której należy sprawdzić, czy:

- a) wszystkie wymagane oznakowania i tabliczki zostały umieszczone prawidłowo,
- b) statek powietrzny jest zgodny z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie,
- c) konfiguracja statku powietrznego jest zgodna z zatwierdzoną dokumentacją,
- d) usterki zostały usunięte zgodnie z zatwierdzonymi instrukcjami, o których mowa w § 6 ust. 1 pkt 3, z uwzględnieniem listy wyposażenia minimalnego zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy,
- e) nie występują rozbieżności między stanem statku powietrznego a oceną dokumentacji, o której mowa w pkt 1;

3. Ocena stanu technicznego statku powietrznego może wymagać wykonania czynności zakwalifikowanych jako czynności obsługowe, w szczególności takich jak:

- 1) sprawdzenie działania układów i wyposażenia statku powietrznego,
- 2) sprawdzenie działania wyposażenia awaryjnego,
- 3) inspekcje wzrokowe wymagające otwarcia pokryw luków,
- 4) próby, które należy wykonać podczas lotu próbnego

– po wykonaniu których zostanie wydane poświadczenie obsługi przez podmiot lub personel, o którym mowa w § 21 ust. 2.

4. Loty próbne przeprowadza wnioskodawca zgodnie z wymaganiami określonymi w rozdziale 4.

5. W przypadku wydawania świadectwa zdatności do lotu dla statku powietrznego znajdującego się poza granicami kraju, wnioskodawca uzyskuje dodatkowo zezwolenie na wykonanie lotu próbnego, zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach państwa, na terenie którego ma się odbyć lot.”;

8) uchyla się § 23;

9) dodaje się § 23a w brzmieniu:

„§ 23. Przy ocenie zdatności statku powietrznego do lotu, o której mowa w § 22 ust. 2, stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdział 3 ustawy, z wyjątkiem art. 29 ustawy, oraz przepisy wydane na podstawie art. 30 ustawy.”;

10) dodaje się § 24a w brzmieniu:

„§ 24a. 1. Świadectwo zdatności do lotu wydaje się na okres 12 miesięcy od dnia przeprowadzenia oceny zdatności statku powietrznego do lotu, o której mowa w § 22 ust. 2

2. W przypadku nowobudowanego statku powietrznego świadectwo zdatności do lotu wydaje się na okres 24 miesięcy od dnia wydania przez producenta dokumentu potwierdzającego zakończenie budowy statku powietrznego.”;

11) § 25 otrzymuje brzmienie:

„§ 25. W przypadku stwierdzenia, w wyniku przeprowadzonej oceny zdatności statku powietrznego do lotu, o której mowa w § 22 ust. 2, że statek powietrzny nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 49 ust. 1 ustawy, Prezes Urzędu odmawia wydania świadectwa zdatności do lotu.”;

12) § 26 otrzymuje brzmienie:

„§ 26. 1. Prezes Urzędu wydaje świadectwo zdatności do lotu w dwóch egzemplarzach:

- 1) jeden otrzymuje właściciel statku powietrznego,
- 2) drugi jest przechowywany przez Prezesa Urzędu.

2. Świadectwo zdatności do lotu znajduje się na pokładzie statku powietrznego w czasie wykonywania lotów.”;

13) w § 27:

a) ust. 2 i 3 otrzymuje brzmienie:

„2. Zakres kontroli, o której mowa w ust. 1, może dotyczyć wszystkich lub niektórych elementów oceny zdatności statku powietrznego do lotu, o których mowa w § 22 ust. 2.

3. Przepisy § 23 stosuje się odpowiednio.”;

b) uchyla się ust. 4;

14) § 28 i 29 otrzymują brzmienie:

„§ 28. 1. W przypadku zawieszenia lub cofnięcia świadectwa zdatności do lotu przez Prezesa Urzędu, świadectwo zdatności do lotu podlega przekazaniu do Prezesa do czasu przywrócenia zgodności stanu technicznego statku powietrznego z wymaganiami, o których mowa w art. 49 ust. 1 ustawy.

2. W przypadku zawieszenia lub cofnięcia świadectwa zdatności do lotu przez Prezesa Urzędu lub w przypadku, gdy:

- 1) ciągła zdatność do lotu statku powietrznego lub zabudowanego na statku powietrznym podzespołu nie spełnia wymagań określonych w certyfikacie typu lub przepisów w zakresie ciągłej zdatności do lotu,

- 2) statek powietrzny przestał być zgodny z projektem typu zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu,
- 3) nie podjęto odpowiednich działań, pomimo że statek powietrzny był użytkowany z przekroczeniem ograniczeń ujętych w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie lub w świadectwie zdatności do lotu,
- 4) statek powietrzny uczestniczył w wypadku lub incydencie mającym wpływ na jego zdatność do lotu, i nie podjęto właściwych działań zmierzających do przywrócenia zdatności do lotu,
- 5) dokonano modyfikacji lub naprawy, która nie jest zgodna z przepisami wydanymi na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy

– statek powietrzny jest niezdatny do lotu.

3. W przypadku nie wykazania przez użytkownika, że w okresie zawieszenia świadectwa zdatności do lotu została przywrócona zgodność z wymaganiami, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu cofa świadectwo zdatności do lotu.

§ 29. 1. Odnowienie ważności świadectwa zdatności do lotu może nastąpić:

- 1) z urzędu – po ustaniu przyczyn zawieszenia, o których mowa w art. 49 ust. 4 ustawy;
- 2) na wniosek użytkownika statku powietrznego – na kolejny okres, o którym mowa w ust. 2, po przeprowadzeniu oceny zdatności statku powietrznego do lotu, o której mowa w § 22 ust. 2.

2. Ważność świadectwa zdatności do lotu odnawia się na okres 12 miesięcy od dnia przeprowadzenia oceny zdatności statku powietrznego do lotu, o której mowa w § 22 ust. 2. Przepisy § 21–24 i 25 stosuje się odpowiednio.”;

- 15) w § 30 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Ocena zdatności jest przeprowadzana z uwzględnieniem wymagań państwa importującego.”;

- 16) § 31 otrzymuje brzmienie:

„§ 31. 1. Ocenę zdatności statku powietrznego do lotu, o której mowa w § 30 ust. 1, przeprowadza Prezes Urzędu.

2. Przepisy § 22–24 i 25–28 stosuje się odpowiednio.

3. Wzór eksportowego świadectwa zdatności do lotu określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.”;

- 17) uchyla się § 32;

18) w § 33 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na loty w szczególnych okolicznościach, o których mowa w art. 50 ustawy, zwane dalej „zezwoleniem na loty w szczególnych okolicznościach”, na wniosek użytkownika statku powietrznego.”;

19) § 34 otrzymuje brzmienie:

„§ 34. 1. Przed wydaniem zezwolenia na loty w szczególnych okolicznościach Prezes Urzędu przeprowadza ocenę stanu technicznego statku powietrznego w celu ustalenia, czy statek powietrzny jest w stanie wykonać bezpieczny lot w określonych warunkach lub w związku z ustalonymi ograniczeniami, o których mowa w § 34a, albo zleca użytkownikowi przeprowadzenie takiej oceny przez organizację posiadającą certyfikat jednostki obsługi technicznej i napraw.

2. Zakres oceny, o której mowa w ust. 1, może dotyczyć wszystkich lub niektórych elementów oceny stanu technicznego statku powietrznego do lotu, o których mowa w § 22 ust. 2 pkt 2 i 3.

3. Przepisy § 23 stosuje się odpowiednio.”;

20) dodaje się § 34a i § 34b w brzmieniu:

„§ 34a. Warunki lub ograniczenia lotu mogą obejmować:

- 1) konfigurację statku powietrznego, dla której występuje się o zezwolenie na lot w szczególnych okolicznościach;
- 2) ograniczenia niezbędne dla bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego, w tym:
 - a) odnoszące się do trasy przelotu, wysokości lotu lub rodzaju stref przestrzeni powietrznej,
 - b) odnoszące się do załogi, w uzupełnieniu do ograniczeń określonych w § 14 ust. 1 i w § 20 ust. 1,
 - c) odnoszące się do obecności osób trzecich na pokładzie,
 - d) eksploatacyjne, dotyczące szczególnych procedur lub warunków technicznych, które muszą być spełnione,
 - e) programu prób w locie lub lotów próbnych, o ile jest wymagany,
 - f) szczegółowych warunków ciągłej zdadności do lotu obejmujące wytyczne w zakresie obsługi technicznej i systemu, w ramach którego obsługa techniczna będzie wykonywana;
- 3) złożenie oświadczenia podmiotu posiadającego certyfikat jednostki obsługi technicznej i napraw, że statek powietrzny jest w stanie wykonać bezpieczny lot z

ograniczeniami, o których mowa w pkt 2 – w przypadku zlecenia przez Prezesa oceny, o której mowa w § 34 ust. 1;

- 4) określenie metody wykorzystanej do kontroli konfiguracji statku powietrznego w celu zapewnienia zgodności z ustalonymi warunkami i ograniczeniami.

§ 34b. 1. Posiadacz zezwolenia na loty w szczególnych okolicznościach zapewnia spełnienie warunków i ograniczeń dotyczących wydanego zezwolenia na loty.

2. W przypadku gdy nastąpiła zmiana jakiegokolwiek z warunków lub ograniczeń lotu, o których mowa w § 34a, w stosunku do wydanego zezwolenia na loty w szczególnych okolicznościach, dla zapewnienia wykonania bezpiecznego lotu wymagane jest zatwierdzenie zmienionych warunków lotu lub ograniczeń lotu i wydanie nowego zezwolenia na loty w szczególnych okolicznościach. Przepisy § 33 i 34 stosuje się odpowiednio.”;

- 21) § 35 otrzymuje brzmienie:

„§ 35. Zezwolenie na loty w szczególnych okolicznościach jest wydawane na czas określony, nie dłuższy niż trzy miesiące, albo na określoną trasę.”;

- 22) załączniki nr 5–10 do rozporządzenia otrzymują brzmienie określone odpowiednio w załącznikach nr 1–6 do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. 1. Certyfikaty typu, uzupełniające certyfikaty typu, orzeczenia zdatności, świadectwa zdatności do lotu oraz eksportowe świadectwa zdatności do lotu, wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Postępowania wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie rozporządzenia prowadzi się na podstawie przepisów dotychczasowych.


§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY I
BUDOWNICTWA**

Za zgodność pod
względem prawnym,
legisłacyjnym i redakcyjnym
Departamentu Prawnego
Anna Kubik

Załączniki do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury i Budownictwa
z dnia 2016 r. (poz. ...)

WZÓR WNIOSKU O WYDANIE ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI DO LOTU

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	
	Nr sprawy (wypełnia ULC)	
Potwierdzenie wpływu ULC (POK):	Nr kancelaryjny:	Potwierdzenie wpływu LTT:

WNIOSEK
o wydanie świadectwa zdatności do lotu
zgodnego z Załącznikiem 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym ICAO

1. Imię i nazwisko (nazwa), adres (siedziba) wnioskującego

 pełnomocnictwo właściciela (jeżeli dotyczy)

2. Imię i nazwisko (nazwa), adres (siedziba) właściciela statku powietrznego

3. Imię i nazwisko (nazwa) użytkownika

4. Adres i siedziba użytkownika

5. Nr umowy

6. Dane statku powietrznego

a. Numer Certyfikatu Typu / dokumentu równorzędnego (wydanego przez Prezesa ULC)*

b. Stan statku powietrznego

 NOWY UŻYWANY

c. Wymagane dokumenty zdatności – dołączyć do wniosku**

 Oświadczenie o Zgodności, lub Eksportowe Świadectwo Zdatności do Lotu Eksportowe Świadectwo Zdatności do Lotu

d. Poprzednie znaki rozpoznawcze / Państwo rejestracji**

e. Wykreślenie z poprzedniego rejestru**

f. Przyznane znaki rozpoznawcze w rejestrze cywilnych statków powietrznych

7. Sprawozdanie z ważenia i wyznaczania środka ciężkości

(maks. masa do startu, data ważenia, kto wykonał, nr certyfikatu) – dołączyć do wniosku**

8. Instrukcja Użytkowania w Locie (nr dokumentu, nr zmiany) – dołączyć do wniosku**

9. Program Obsługi Technicznej (nr dokumentu, nr zmiany) – dołączyć do wniosku**

10. Wykonanie obowiązujących Dyrektyw Zdatności

(lub dołączyć wykaz albo wyciąg z dokumentu, w którym się znajduje wykaz)****

11. Zapisy określające standardy produkcji, modyfikacji oraz obsługi technicznej statku powietrznego
(lub dołączyć wykaz albo wyciąg z dokumentu, w którym się znajduje wykaz)****

--

12. Opis statku powietrznego

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

Ilość godzin lotu:	od budowy:	po ostatecznej napr. głównej:	pozostaje wg. stanu:

b. Typ silnika Seria i numer fabryczny Ilość godzin nalotu

	Od budowy	Po ost. napr. głównej	Pozostaje

c. Typ śmigła *** Seria i numer fabryczny Ilość godzin nalotu

	Od budowy	Po ost. napr. głównej	Pozostaje

d. Przeznaczenie, ilość miejsc

--

e. Zabudowane wyposażenie elektroniczne (lub dołączyć wykaz albo wyciąg z dokumentu, w którym się znajduje wykaz)****

--

f. Wyposażenie dodatkowe (lub dołączyć wykaz albo wyciąg z dokumentu, w którym się znajduje wykaz)****

--

Wsparcie techniczne do przeprowadzenia oceny zdatości
(podać imię i nazwisko, numer i ważność licencji mechanika obsługi technicznej)

--

Miejsce postoju statku powietrznego

--

Miejsce stałego bazowania

--

Akceptacja pokrycia kosztów dodatkowych związanych z wyjazdem inspektorów ULC (dotyczy wydania / odnowienia ważności* świadectwa po za granicami kraju) oraz szkoleń (dotyczy obejmowania nadzorem nowego typu statku powietrznego) zgodnie z ustawą Prawo Lotnicze.

TAK
 NIE

OŚWIADCZENIE

Ja niżej podpisany(a) oświadczam, dane zawarte we wniosku są zgodne ze stanem faktycznym i prawnym. Jestem świadomy(a) odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy.

Imię i nazwisko wnioskującego	Podpis wnioskującego	Data:
-------------------------------	----------------------	-------

Wypełnia ULC

Inspektor prowadzący:	Opłata lotnicza: Dotyczy: <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE Wpłynęła: <input type="checkbox"/> (kopia dowodu wpłaty) Kwota:	Data wpłynięcia wniosku: Decyzja nr: Data wydania decyzji:

(*) niewłaściwe skreślić

(**) dotyczy wydania CofA przez Prezesa ULC po raz pierwszy

(***) dla śmigłowca dane wirnika(ów) i śmigielka ogonowego, zespołów nośnych

(****) dla wniosku o odnowienie ważności CofA podać zmiany, które miały miejsce w okresie od wydania lub odnowienia ważności świadectwa


WZÓR ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI DO LOTU

Numer rejestru: Register number:		 RZECZPOSPOLITA POLSKA		REPUBLIC OF POLAND		Klasa statku powietrznego: Class of aircraft:	
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego <i>President of the Civil Aviation Authority</i>							
ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS							
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>Manufacturer's designation:</i>		Rok budowy: <i>Year of construction:</i>			
4. Kategoria: <i>Category:</i>							
5. Stwierdza się, że świadectwo zdatności do lotu wydano zgodnie z Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.) oraz art. 49 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze (Dz. U. z) w odniesieniu do określonego powyżej statku powietrznego, który został uznany za zdalny do lotu pod warunkiem, że będzie utrzymany i eksploatowany zgodnie z powyższymi przepisami, instrukcją użytkowania w locie stanowiącą załącznik do świadectwa i ograniczeniami użytkowania. Okres ważności świadectwa wskazany jest na stronie drugiej. Niniejsze świadectwo powinno znajdować się na pokładzie podczas wykonywania wszystkich lotów. <i>Certifies that this Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on the 7 December 1944 (O.J. 1959, item 212, with amendments) and Art.49(1) of the Aviation Act dated July 3rd 2002 (LJ) in respect of the above mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing, with aircraft Flight Manual which constitutes an attachment to this certificate and with pertinent operating limitations. Validity period of this Certificate is given overleaf. This certificate shall be carried on board during all flights.</i>							
Data wydania : <i>Date of issue:</i>		Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego: <i>President of the Civil Aviation Authority:</i>					

6. Stwierdzenie ważności Świadectwa Zdatowności do Lotu
Confirmation of the Certificate of Airworthiness validity period

1	Data wydania : <i>Date of issue:</i>	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego niniejszym zaświadcza, że wymieniony statek powietrzny w dniu wydania świadectwa uznany jest za zdalny. <i>The President of the Civil Aviation Authority hereby certifies that the following aircraft is considered airworthy at the time of the issue.</i>	Świadectwo Zdatowności do Lotu ważne do: <i>Certificate of Airworthiness valid to:</i>	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego <i>President of the CAA</i>
2	Data wydania : <i>Date of issue:</i>	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego niniejszym zaświadcza, że wymieniony statek powietrzny w dniu wydania świadectwa uznany jest za zdalny. <i>The President of the Civil Aviation Authority hereby certifies that the following aircraft is considered airworthy at the time of the issue.</i>	Świadectwo Zdatowności do Lotu ważne do: <i>Certificate of Airworthiness valid to:</i>	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego <i>President of the CAA</i>
3	Data wydania : <i>Date of issue:</i>	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego niniejszym zaświadcza, że wymieniony statek powietrzny w dniu wydania świadectwa uznany jest za zdalny. <i>The President of the Civil Aviation Authority hereby certifies that the following aircraft is considered airworthy at the time of the issue.</i>	Świadectwo Zdatowności do Lotu ważne do: <i>Certificate of Airworthiness valid to:</i>	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego <i>President of the CAA</i>
4	Data wydania : <i>Date of issue:</i>	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego niniejszym zaświadcza, że wymieniony statek powietrzny w dniu wydania świadectwa uznany jest za zdalny. <i>The President of the Civil Aviation Authority hereby certifies that the following aircraft is considered airworthy at the time of the issue.</i>	Świadectwo Zdatowności do Lotu ważne do: <i>Certificate of Airworthiness valid to:</i>	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego <i>President of the CAA</i>
5	Data wydania : <i>Date of issue:</i>	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego niniejszym zaświadcza, że wymieniony statek powietrzny w dniu wydania świadectwa uznany jest za zdalny. <i>The President of the Civil Aviation Authority hereby certifies that the following aircraft is considered airworthy at the time of the issue.</i>	Świadectwo Zdatowności do Lotu ważne do: <i>Certificate of Airworthiness valid to:</i>	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego <i>President of the CAA</i>
6	Data wydania : <i>Date of issue:</i>	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego niniejszym zaświadcza, że wymieniony statek powietrzny w dniu wydania świadectwa uznany jest za zdalny. <i>The President of the Civil Aviation Authority hereby certifies that the following aircraft is considered airworthy at the time of the issue.</i>	Świadectwo Zdatowności do Lotu ważne do: <i>Certificate of Airworthiness valid to:</i>	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego <i>President of the CAA</i>

WZÓR WNIOSKU O WYDANIE ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI DO LOTU STATKU POWIETRZNEGO
PRZEZNACZONEGO NA EKSPORT

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	
	Nr sprawy (wypełnia ULC)	
Potwierdzenie wpływu ULC (POK):	Nr kancelaryjny:	Potwierdzenie wpływu LTT:

WNIOSEK

o wydanie świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego przeznaczonego na eksport

1. Imię i nazwisko (nazwa), adres (siedziba) wnioskującego

pełnomocnictwo właściciela (jeżeli dotyczy)

2. Imię i nazwisko (nazwa), adres (siedziba) właściciela statku powietrznego

3. Dane statku powietrznego:

a. Numer Certyfikatu Typu, wydany przez:
(nazwa Nadzoru Lotniczego)

b. Odstępstwa od Certyfikatu Typu (jeżeli występują)

c. Znaki rozpoznawcze

d. Numer rejestru

e. Świadectwo Zdatości do Lotu ważne:*

od do

f. Stan statku powietrznego:

Nowy

Po naprawie głównej

Użytkowany

4. Opis statku powietrznego:

a. Typ

Numer fabryczny

Nazwa producenta / nr POA**

Data produkcji

b. Czas pracy:

Od początku eksploatacji:

Po naprawie głównej:

Pozostaje:

c. Dane silnika:

Typ:

Nr fabryczny:

d. Czas pracy silnika:

Od początku ekspl.

Po naprawie głów.

Pozostaje:

e. Dane śmigła:

Typ

Nr fabryczny

f. Czas pracy śmigła:

Od początku ekspl.

Po naprawie głów.

Pozostaje:

5. ZAŁĄCZNIKI DO WNIOSKU

Nr	Nazwa załącznika	Załączono		Uwagi
		TAK	NIE	
1.	Sprawozdanie z ważenia i wyznaczania środka ciężkości			
2.	Oświadczenia o zgodności (Form 52 EASA) – dotyczy nowych SP			
3.	Aktualny status obsługi technicznej			
4.	Odstępstwa od standardów budowy zatwierdzonych przez EASA			
5.	Status wykonanych poważnych napraw / modyfikacji			
6.	Status wykonania AD dla statku powietrznego			
7.	Status wykonania AD dla silników i APU			
8.	Status wykonania AD dla śmigieł / wirników			
9.	Status wykonania AD dla komponentów			
10.	Status wymagań obowiązkowych (CMR, AWL, FAL, LLP)			
11.	Status wykonania biuletynów serwisowych			
12.	Oświadczenie Nadzoru Państwa importu o wymaganiach państwa importującego			

6. Imię i nazwisko (nazwa), adres odbiorcy, data przejęcia

7. Kraj eksportu:

--	--

8. OŚWIADCZENIE

Ja niżej podpisany(a) oświadczam, dane zawarte we wniosku są zgodne ze stanem faktycznym i prawnym. Jestem świadomy(a) odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy.

Imię i nazwisko wnioskującego	Podpis wnioskującego	Data

Wypełnia ULC

Inspektor prowadzący:	Oплата lotnicza: Dotyczy: <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE Wpłynęła: <input type="checkbox"/> (kopia dowodu wpłaty) Kwota:	Data wpłynięcia wniosku:
		Decyzja nr: Data wydania decyzji:
Data zwrotu CofA:	Wydano ExCofA nr:	

(*) Dla samolotów z wydaniem ARC ważność CofA określa ważność ARC.

(**) Nr POA producenta – dotyczy nowych SP eksportowanych do USA.

WZÓR EKSPORTOWEGO ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI DO LOTU

RZECZPOSPOLITA
POLSKA



REPUBLIC
of POLAND

PREZES URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

President of the Civil Aviation Authority

EKSPORTOWE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU

Export Certificate of Airworthiness

Nr / No

Na podstawie art. 49 ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z)
stwierdza się, że statek powietrzny wymieniony poniżej, który jest opisany w Arkuszu Danych do Certyfikatu Typu /
Certyfikatu Uznania Zdadności* Numer:

*In accordance with Art. 49(6) of the Aviation Act dated July 3rd, 2002 (JL.....) certifies, that the Aircraft
identified below, and described in detail in Type Certificate / Certificate of Airworthiness Approval* Data Sheet number:*

został poddany badaniu zgodnie z wymaganiami w zakresie zatwierdzania obowiązującymi w Rzeczypospolitej
Polskiej oraz wymaganiami państwa importującego i – z wyjątkiem podanych niżej odstępstw – został uznany za
zdadny do użytkowania w locie w dniu badania. Niniejsze świadectwo nie uprawnia do użytkowania statku
powietrznego, ani też nie stanowi potwierdzenia spełnienia warunków żadnych umów ani kontraktów pomiędzy
sprzedającym i kupującym.

*has been examined in accordance with the approval requirements applicable in the Republic of Poland and the requirements
of the importing state, except as noted below, and has been found airworthy as of the date of examination. This certificate does not
constitute authority to operate the aircraft, nor does it attest compliance with the or contracts between the vendor and purchaser.*

Typ statku powietrznego / *Type of Aircraft*

Wytwórca / *Manufacturer*

Numer seryjny / *Serial Number*

Rok budowy / *Year of Construction*

Typ silnika / *Engine Type*

Typ śmigła / *Propeller Type*

Stan statku powietrznego / *Condition of the Aircraft*

Nowy / *New*

Po naprawie głównej / *Newly overhauled*

Użytkowany / *Used*

Odstępstwa / *Exceptions:*

Niniejsze Świadectwo zostało wydane dla wywozu statku powietrznego z terenu Rzeczypospolitej Polskiej do:


This Certificate has been issued to export the Aircraft from the territory of the Republic of Poland to:

Miejsce i data wydania
Place and date of issue

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
President of the Civil Aviation Authority

* *niepotrzebne skreślić*

WZÓR WNIOSKU O WYDANIE ZEZWOLENIA NA LOTY W SZCZEGÓLNYCH OKOLICZNOŚCIACH

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	
	Nr sprawy (wypełnia ULC)	
Potwierdzenie wpływu ULC (POK):	Nr kancelaryjny:	Potwierdzenie wpływu LTT:

WNIOSEK o wydanie zezwolenia na loty w szczególnych okolicznościach

Wniosek o wydanie zezwolenia na wykonanie lotu przez statek powietrzny nieposiadający ważnego świadectwa zdatności do lotu, pozwolenia na wykonywanie lotów albo innego równoważnego dokumentu lub w warunkach nieprzewidzianych w tych dokumentach lub dokumentach z nimi związanych w celu: przeprowadzenia prób w locie, lotów próbnych, eksportu statku powietrznego, przemieszczenia statku powietrznego do miejsca, gdzie ma być naprawiony, a także w innych okolicznościach związanych ze sprawdzaniem zdatności do lotu statku powietrznego* powinien być złożony wraz z załącznikami do Urzędu Lotnictwa Cywilnego

1. Imię i nazwisko (nazwa), adres (siedziba) wnioskującego:

<input type="checkbox"/> pełnomocnictwo właściciela (jeżeli dotyczy)
--

2. Imię i nazwisko (nazwa), adres (siedziba) właściciela statku powietrznego:

--

3. Imię i nazwisko / nazwa użytkownika / operatora:**4. Adres użytkownika / operatora****5. Nr umowy / upoważnienia**

--	--	--

6. Dane statku powietrznego:

a. Wytwórca

b. Typ

c. Numer i seria

--	--	--

d. Kategoria

e. Znaki rozpoznawcze:

--	--

7. Cel lotu oraz proponowana trasa lotu:

--

8. Przyczyny utraty ważności świadectwa zdatności do lotu lub powód jego niewydania:

--

9. Proponowane warunki i ograniczenia:

--

10. Informacje dodatkowe:

--

OŚWIADCZENIE

Niniejsze warunki zostały ustalone i uzasadnione zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 53c ust. 2 ustawy Prawo lotnicze. Statek powietrzny nie posiada cech i charakterystyk, które czyniłyby go niebezpiecznym przy zamierzonym użytkowaniu przy podanych warunkach i ograniczeniach.

Ja niżej podpisany(a) oświadczam, dane zawarte we wniosku są zgodne ze stanem faktycznym i prawnym. Jestem świadomy(a) odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy.

Imię i nazwisko wnioskującego	Podpis wnioskującego	Data

Wypełnia ULC:

Uwagi przyjmującego wniosek:

--

<i>Inspektor prowadzący:</i>	<i>Oplata lotnicza:</i>	<i>Data wpłynięcia wniosku:</i>
	<i>Dotyczy:</i> <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	<i>Decyzja nr:</i>
	<i>Wpłynęła:</i> <input type="checkbox"/> (kopia dowodu wpłaty)	<i>Data wydania decyzji:</i>
	<i>Kwota:</i>	<i>Wydano orzeczenie nr:</i>

WZÓR ZEZWOLENIA NA LOTY W SZCZEGÓLNYCH OKOLICZNOŚCIACH

RZECZPOSPOLITA
POLSKAREPUBLIC
of POLANDPrezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
*President of the Civil Aviation Authority*ZEZWOLENIE NA LOT W SZCZEGÓLNYCH OKOLICZNOŚCIACH
Special Permit to Fly

Nr / No SZL –

Niniejszy dokument wydano zgodnie z art. 50 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z r. poz.). Stwierdza on, że statek powietrzny został uznany za zdolny do wykonania lotu w szczególnych okolicznościach.

Niniejszy dokument nie jest świadectwem zdolności do lotu w znaczeniu Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.) 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 podano poniżej. Niniejsze zezwolenie powinno znajdować się na pokładzie podczas wykonywania wszystkich lotów.

This document has been issued in accordance with Art. 50 of the Aviation Act dated July 3, 2002 (Journal of Laws of, items). Special Permit to Fly states that the aircraft is airworthy to conduct special flight operations.

Special Permit to Fly is not a certificate of airworthiness in the understanding of Annex 8 of the Convention on International Civil Aviation of December 7, 1944 (Journal of Laws No 35, item 212 with amendments) and does not allow to conduct international flights over the territory of any other state without the permission of the Authority of this state. The validity of Special Permit to Fly is stated below. Special Permit to fly shall be carried on board during all flights.

1. Dane statku powietrznego / <i>Information about the aircraft</i>		
Producent: <i>Manufacturer:</i>	Typ: <i>Type:</i>	Numer i seria: <i>Serial Number:</i>
Znaki przynależności państwowej i znaki rejestracyjne: <i>Nationality and Registration Marks:</i>		Kategoria: <i>Category:</i>
2. Zezwolenia udzielono dla: <i>Permission granted to:</i>		
3. Zgoda na trasę lotu: <i>In order to ferry flight:</i>		
4. Okres ważności: <i>Validity period:</i>		
5. Dokumentacja związana z zezwoleniem: <i>Documents associated with permit:</i>		
6. Warunki / ograniczenia: <i>Conditions / limitations:</i>		

7. Ograniczona do terytorium polskiego / *Limited to Polish territory* tak / *yes* nie / *no*8. Zezwolenie na lot jest równocześnie czasowym zezwoleniem na używanie radiostacji.
This permit to flight is also valid for a temporary radio station usage. tak / *yes* nie / *no*9. Zezwolenie na lot wydano po wykonaniu oględzin statku powietrznego.
This permit to flight issued following the aircraft inspection. tak / *yes* nie / *no*Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
*President of the Civil Aviation Authority*Miejsce i data wydania *Place and date of issue*

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Projektowana zmiana do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie zdatności statków powietrznych do lotu (Dz. U. poz. 519) ma na celu potrzebę ponownego uregulowania kwestii związanych z określeniem rodzajów prób w locie i lotów próbnych oraz sposobu i warunków ich przeprowadzania, w tym wymagań dotyczących personelu lotniczego uczestniczącego w próbach w locie i lotach próbnych oraz sposobu sprawdzania zdatności statków powietrznych do lotu.

Wydanie projektowanego rozporządzenia wynika z potrzeby doprecyzowania przepisów prawa krajowego w miejscach, w których pojawiały się wątpliwości organu i podmiotów je stosujących. Jednocześnie, w celu ujednoczenia stosowanych reguł, w sytuacji gdy stosowane są rozwiązania UE w stosunku do statków objętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), planuje się wprowadzenie podobnych rozwiązań w zakresie statków powietrznych objętych regulacjami krajowym, w szczególności dotyczy to kwestii wykonywania prób w locie, gdyż uregulowania przewidziane w Rozdziale 4 aktualnie obowiązującego rozporządzenia okazały się zbyt ogólne i nie wystarczająco przystające do zmian wprowadzonych rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1039 z dnia 30 czerwca 2015 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do prób w locie (Dz. Urz. UE L 167 z 01.07.2015, str. 1).

Mając na uwadze wymagania EASA w zakresie zdatności statków powietrznych do lotu oraz uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, wydanie projektowanego rozporządzenia wynika również z potrzeby dostosowania przepisów prawa krajowego w zakresie sprawdzania zdatności statków powietrznych do lotu do znowelizowanych przepisów Unii Europejskiej w celu ujednoczenia systemu nadzoru nad utrzymaniem zdatności statków powietrznych.

Rozporządzenie będzie miało zastosowanie:

- 1) do statków powietrznych tzw. konwencyjnych – tj. statków powietrznych, które posiadają certyfikat typu wydany lub uznany przez Prezesa Urzędu zgodnie z Załącznikiem 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), takich jak: An-2, Mi-2, PZL Kania;
- 2) do statków powietrznych przeznaczonych na eksport w zakresie niezastrzeżonym dla EASA;
- 3) do wykonywania prób w locie:

- a) na statkach powietrznych posiadających świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z wymaganiami EASA innych niż samoloty i śmigłowce,
- b) samolotach o MTOM poniżej 2000 kg posiadających świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z wymaganiami EASA,
- c) statkach powietrznych nie posiadających świadectwa zdatności do lotu wydanego zgodnie z wymaganiami EASA, z wyjątkiem statków powietrznych wyłączonych z zastosowania niektórych przepisów ustawy oraz przepisów wydanych na jej podstawie zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;

4) do wykonywania lotów próbnych w zakresie niezastrzeżonym dla EASA.

Projektowana regulacja jest dostosowana do znowelizowanych przepisów Unii Europejskiej, w tym do:

- 1) 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 uchylającej dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.3.2008, str. 1, z późn. zm.);
- 2) rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.);
- 3) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.).

II. Zakres regulacji

Swoim merytorycznym zakresem projektowane rozporządzenie obejmie:

- 1) Zmianę definicji pojęcia „podstawa certyfikacji” oraz dodanie definicji pojęcia „certyfikat typu”.

Zmianie ulegnie przepis § 2 pkt 7, dodany zostanie pkt 8 i usunięty pkt 6, który dotyczył błędnie silnika albo śmigła.

- 2) Doprecyzowanie w Rozdziale 2 rozporządzenia pojęcia etapu postępowania w sprawie zmiany w certyfikacie typu oraz uchylono przepis dotyczący zawieszenia certyfikatu typu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na wniosek użytkownika.

Zmianie ulegnie przepis § 5 ust. 1 poprzez wskazanie, że postępowanie dzieli się na etapy, a nie tylko prowadzone „jest na posiedzeniach” oraz uchylony zostanie przepis § 7 ust. 2.

- 3) Zmianę, w Rozdziale 4 rozporządzenia, dotyczącego podziału lotów na próby w locie i loty próbne, sposobu i warunków ich przeprowadzania, w tym wymagań dotyczących personelu lotniczego uczestniczącego w tych lotach. Nowe podziały mają na uwadze wymagania EASA określone w rozporządzeniach 748/2012/UE i 1321/2014/UE.

W projekcie rozporządzenia wprowadzono, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej, nowy podział prób w locie. Ze względu na stopień ich złożoności, poziom zagrożenia i wymagane kwalifikacje członków załogi. Próby w locie podzielono na trzy kategorie, oraz określono sposób i warunki ich przeprowadzania, w tym wymagania dla personelu lotniczego wykonującego próby w locie (§ 14).

Powyższa zmiana w powiązaniu z projektem zmiany do rozporządzenia w sprawie licencjonowania personelu lotniczego porządkuje i na nowo definiuje wymagania dotyczące wydawania uprawnień pilota doświadczalnego i klas tych uprawnień. Jednocześnie przepisy przewidują, jak do tej pory, przypadki, kiedy wykonanie prób w locie i lotów próbnych będzie możliwe także przez pilotów nie posiadających uprawnień pilota doświadczalnego. Są to przypadki szczególne, szczegółowo rozpisane w projekcie, ze wskazaniem wymaganych w takim przypadku innych kwalifikacji. Konieczność uregulowania szczególnych przypadków wykonywania prób w locie przez pilotów nieposiadających uprawnień pilota doświadczalnego związana jest m.in. z przypadkiem, kiedy testowany jest całkiem nowy typ statku powietrznego – zatem nie ma możliwości aby na ten typ statku jakiś pilot posiadał już uprawnienia. Określając wymagania dotyczące kwalifikacji pilotów w takich przypadkach projektodawca kierował się tym, aby byli to piloci z odpowiednio wysokim doświadczeniem i praktyką.

Rozporządzenie zmieniające obejmuje zmianę całego Rozdziału 4.

- 4) Zmiany, w Rozdziale 5 rozporządzenia, dotyczą sposobu sprawdzania zdatności statków powietrznych do lotu.

W celu ujednoczenia systemu nadzoru nad utrzymaniem zdatności statków powietrznych, mając na uwadze wymagania EASA w zakresie zdatności statków powietrznych do lotu, w § 22 ust. 2 i 3 doprecyzowany zostanie przepis w zakresie określenia, co obejmuje ocena zdatności statku powietrznego oraz uchylony zostanie obligatoryjny obowiązek wykonywania prób funkcjonalnych i lotu próbnego.

§ 23 zostanie uchylony i a dodawany § 23a określi sposób postępowania podczas oceny zdatności, który zostanie oparty na przepisach dotyczących prowadzenia kontroli, zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, 904 i 1361). Przy ocenie zdatności statków powietrznych do lotu stosowane będą przepisy wydane na podstawie art. 30 ustawy. Dzięki czemu zachowana zostanie spójność prowadzenia wszelkiej kontroli w obszarze lotnictwa bez potrzeby tworzenia odrębnego systemu. Odpowiednie stosowanie przepisów wydanych na podstawie art. 30 ustawy (obecnie jest to

rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. 1640, z późn. zm.) określa na jakiej podstawie pracownik Urzędu będzie uprawniony do oceny (legitymacja służbowa), jakie kwalifikacje powinien posiadać pracownik Urzędu dokonujący kontroli, jak ocena zdatności statku powietrznego zostanie udokumentowana.

W dodanym § 24a ust. 1 i § 29 ust. 2 zostaną uzupełnione przepisy stanowiące, że świadectwo ze względów bezpieczeństwa jest wydawane na okres 12 miesięcy, którego ważność jest odnawiana również na okres 12 miesięcy, co jest zgodne ze stosowaną praktyką oraz procedurami oceny zdatności statków powietrznych pod nadzorem EASA, gdzie ważność świadectwa zdatności musi być poświadczona wydaniem lub przedłużeniem poświadczenia przeglądu zdatności do lotu.

W dodanym § 24a ust. 2 zostanie określone, kiedy zgodnie z ustawą – Prawo lotnicze świadectwo zdatności może być wydane na okres 24 miesięcy, przewiduje się, że będzie to tylko w przypadku nowych statków powietrznych. W celu ujednoczenia systemu nadzoru zaproponowano przyjęcie rozwiązania na wzór stosowanych przepisów wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze dotyczących wydawania pozwolenia na wykonywanie lotów.

W celu ujednoczenia systemu nadzoru nad utrzymaniem zdatności statków powietrznych:

- w § 28 ust. 1 zostanie zmieniony przepis, że w przypadku zawieszenia lub cofnięcia świadectwo podlega przekazaniu do Prezesa Urzędu. Dotychczasowe przepisy w przypadku zawieszenia wymagały wbicia pieczęci „ZAWIESZONE”, co skutkowało koniecznością wydawania nowego świadectwa.

- w § 28 ust. 3 zostanie zmieniony przepis, który w nowym brzmieniu będzie przenosił na użytkownika obowiązek wykazania usunięcia przyczyn zawieszenia świadectwa zdatności, których nieusunięcie skutkuje zgodnie z przepisami cofnięciem świadectwa. Dotychczasowy przepis wymaga, przed wydaniem decyzji dotyczącej cofnięcia świadectwa, wykazania przez Prezesa Urzędu nieusunięcia stwierdzonych niezgodności w wyniku przeprowadzenia kolejnej kontroli. Przepis ten budził wątpliwości w świetle przepisu § 29 ust. 1 pkt 1, który stanowi, że odnowienie ważności świadectwa zdatności może nastąpić z urzędu po ustaniu przyczyn zawieszenia.

- 5) Zmianę, w Rozdziale 6 rozporządzenia, sposobu przeprowadzania oceny zdatności do wydania eksportowego świadectwa zdatności do lotu, która polegać będzie na przeprowadzeniu jej zgodnie z proponowanymi zmianami dotyczącymi oceny zdatności zawartymi w projekcie zmiany Rozdziału 5, z uwzględnieniem wymagań państwa importującego.

W dodanym § 30 ust. 1a zostanie ujęty wymóg uwzględnienia przy prowadzeniu oceny zdatności wymagań państwa importującego. Taki wymóg określają przepisy międzynarodowe, a do tej pory wyrażał się on jedynie w formule zawartej w wydanym eksportowym świadectwie zdatności, że taka ocena została przeprowadzona.

Ponadto uchylony zostanie § 32, zgodnie z którym w przypadku wydania eksportowego świadectwa zdatności do lotu należy zwrócić świadectwo rejestracji i zdatności.

- 6) Zmianę, w Rozdziale 7 rozporządzenia, sposobu przeprowadzania oceny zdatności do wydania zezwolenia na lot w szczególnych okolicznościach, tak aby móc stwierdzić, że statek powietrzny jest w stanie wykonać bezpiecznie lot, która polegać będzie na przeprowadzeniu jej zgodnie z proponowanymi zmianami dotyczącymi oceny zdatności zawartymi projekcie zmiany Rozdziału 5, z uwzględnieniem, że przeprowadzenie takiej oceny będzie mogło zostać zlecone właścicielowi, pod warunkiem jej przeprowadzenia przez organizację posiadającą certyfikat jednostki obsługi technicznej i napraw.

Taka zmiana przepisów ma na celu ułatwienie i przyspieszenie uzyskania zezwolenia na lot w szczególnych okolicznościach, a jednocześnie daje możliwość przeprowadzenia wymaganej do wydania zezwolenia oceny zdatności przez organizację posiadającą certyfikat jednostki obsługi technicznej i napraw, co zapewni odpowiedni poziom bezpieczeństwa eksploatacji w sytuacji utraty zdatności do lotu i konieczności wykonania bezpiecznego lotu.

W dodanym § 34a i § 34b, w celu ujednoczenia systemu nadzoru nad utrzymaniem zdatności statków powietrznych, w decyzji w sprawie wydania zezwolenia na lot w szczególnych okolicznościach, zostaną określone warunki lotu oraz wymóg uzyskania nowego zezwolenia w przypadku ich niespełnienia.

W § 35 zostanie ujęte, w związku z postulatami środowiska lotniczego, wydłużenie okresu na który może zostać wydane zezwolenie na lot w szczególnych okolicznościach z 30 dni do 3 miesięcy. Będzie to miało istotne znaczenie szczególnie przy realizacji programu prób w locie, podczas których niejednokrotnie wymagane jest wydanie kolejnego zezwolenia, co wymaga przeprowadzenia pełnego postępowania.

- 7) Inne zmiany, które są konsekwencją wprowadzonych do przepisów zmian opisanych w punktach 1 do 6.

W związku z wprowadzonymi zmianami w przepisach załączniki 5-10 rozporządzenia otrzymały nowe brzmienie określone odpowiednio w załącznikach 1-6 do niniejszego rozporządzenia.

W § 2 uregulowano wpływ rozporządzenia na stosunki powstałe pod działaniem obecnie obowiązującego rozporządzenia. W ust. 1 postanowiono, że wszelkie dokumenty zachowują swoją ważność na czas na jaki zostały wydane. W ust. 2 określono, że postępowania wszczęte i nie zakończone będą toczyły się na dotychczasowych zasadach.

Zgodnie z § 3 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 30 dni od dnia jego ogłoszenia – stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2016 r. 296). Wejście w życie projektowanych przepisów nie wpłynie na sposób organizowania i przeprowadzania prób w locie, lotów próbnych, sprawdzania zdatności statków powietrznych do lotu oraz przeprowadzania szkoleń lotniczych w taki sposób, aby zachodziła konieczność zastosowania dłuższego terminu *vacatio legis*.

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. poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Mając na uwadze § 52 Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. 2013 poz. 979, z 2015 r. poz. 1063 oraz z 2016 r. poz. 494) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej, w tym z:

1) rozporządzeniem 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. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.);

2) rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającym przepisy wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.);

3) rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.).

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie zdatności statków powietrznych do lotu</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit – Podsekretarz Stanu w MiIB</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Ewelina Gruszewska (e-mail: Ewelina.Gruszewska@mib.gov.pl)</p>	<p>Data sporządzenia 26.07.2016 r.</p> <p>Źródło: ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych MiIB 98</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Aktualizacja rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie zdatności statków powietrznych do lotu (Dz. U. poz. 519), związana jest z dostosowaniem rozporządzenia do znowelizowanych przepisów Unii Europejskiej w obszarze wykonywania prób w locie, gdyż uregulowania przewidziane w Rozdziale 4 aktualnie obowiązującego rozporządzenia okazały się zbyt ogólne i nie wystarczająco przystające do zmian wprowadzonych rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1039 z dnia 30 czerwca 2015 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do prób w locie (Dz. Urz. UE L 167 z 01.07.2015, str. 1), jak również z potrzebą dostosowania przepisów prawa krajowego w zakresie sprawdzania zdatności statków powietrznych do lotu do znowelizowanych przepisów Unii Europejskiej w celu ujednoczenia systemu nadzoru nad utrzymaniem zdatności statków powietrznych, a w zakresie wykonywania lotów próbnych, nie objętym wymaganiami Unii Europejskiej, uregulowania sposobu i warunków ich przeprowadzania, w tym wymagań dotyczących personelu lotniczego uczestniczącego w lotach próbnych gdyż uregulowania przewidziane w Rozdziale 4 aktualnie obowiązującego rozporządzenia okazały się zbyt ogólne.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie zdatności statków powietrznych do lotu, w związku z dostosowaniem rozporządzenia do znowelizowanych przepisów Unii Europejskiej w obszarze zdatności statków powietrznych do lotu umożliwi uwzględnienie wymagań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) w zakresie zdatności do lotu w przepisach krajowych, co skutkować będzie zwiększeniem bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Oczekiwany efekt jest jasność i spójność przepisów. Zmiana procedur i ich ujednoczenie w zakresie sprawowania nadzoru nad statkami powietrznymi EASA i nie EASA dotyczy organu sprawującego nadzór, a nie podmiotów. Dla podmiotów, których dotyczy regulacja istotne jest określenie sposobu oceny zdatności, określenie co obejmują warunki lotu do wydania zezwolenia na lot, jakie są wymagania dla załogi lotniczej do wykonania próby w locie lub lotu próbnego. Efektem dla podmiotu będzie skrócenie czasu wymaganego do przygotowania wniosku przed jego złożeniem, który przed nowelizacją przepisów wymagał dodatkowych konsultacji dotyczących przygotowania wniosków i wymaganych załączników.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Kraje UE zgodnie z rozporządzeniem 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 uchylającą dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.) mają obowiązek realizacji celów określonych w art. 2 tego rozporządzenia „Podstawowym celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie i utrzymanie wysokiego, ujednoczonego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie”. Sposobem osiągnięcia tego celu jest zgodnie z ww. rozporządzeniem między innymi: przygotowanie, przyjęcie i ujednoczone stosowanie wszystkich niezbędnych aktów, oraz ujednoczone wykonywanie wszelkich niezbędnych aktów przez krajowe nadzory lotnicze oraz przez Agencję w ich odpowiednich zakresach kompetencji. W związku z powyższym Polska wdraża ww. zasady mając na uwadze wymagania EASA w zakresie zdatności statków powietrznych do lotu. Standardem w tym zakresie są zapisy Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Dookreśla kompetencje Prezesa Urzędu w zakresie oceny zdatności do lotu statków powietrznych przy wydawaniu świadectwa zdatności do lotu,

			eksportowego świadectwa zdatości do lotu i zezwolenia na loty w szczególnych okolicznościach, co skutkuje zmianą procedur w zakresie oceny spełnienia przepisów.
Podmioty wykonujące operacje lotnicze w zakresie AOC	44 podmioty	Dane własne organu (ULC)	Dookreśla obowiązki użytkowników statków powietrznych w zakresie procedur wykonywania lotów próbnych i oceny zdatości statków powietrznych do lotu przy wydawaniu świadectwa zdatości do lotu, eksportowego świadectwa zdatości do lotu i zezwolenia na loty w szczególnych okolicznościach, co skutkuje zmianą procedur w zakresie oceny spełnienia przepisów.
Podmioty wykonujące operacje lotnicze w zakresie AWC	31 podmiotów	Dane własne organu (ULC)	Dookreśla obowiązki użytkowników statków powietrznych w zakresie procedur wykonywania lotów próbnych i oceny zdatości statków powietrznych do lotu przy wydawaniu świadectwa zdatości do lotu, eksportowego świadectwa zdatości do lotu i zezwolenia na loty w szczególnych okolicznościach, co skutkuje zmianą procedur w zakresie oceny spełnienia przepisów.
Organizacje posiadające certyfikat podmiotu projektującego lub produkującego wyroby, części i akcesoria (POA, DOA)	29 POA, w tym 6 organizacji produkujących statki powietrzne 6 DOA, w tym 4 organizacje projektujące statki powietrzne 10 ADOA, w tym 5 organizacji projektujących statki powietrzne i 1 STC do statków powietrznych	Dane własne organu (ULC)	Dookreśla obowiązki organizacji POA, DOA w zakresie procedur wykonywania prób w locie i wymagań dla pilotów doświadczalnych wykonujących próby w locie, co skutkuje zmianą procedur oraz zmianą wymagań w zakresie uprawnień pilotów wynikających z licencji w zakresie oceny spełnienia przepisów .
Piloci doświadczalni	6	Dane własne organu (ULC)	Dookreśla wymagania dla pilotów doświadczalnych wykonujących próby w locie co skutkuje zmianą wymagań w zakresie uprawnień wynikających z licencji dla spełnienia przepisów.
Właściciele/ Użytkownicy Statków powietrznych zarejestrowanych w Rejestrze Cywilnych Statków Powietrznych (inni niż operatorzy AOC i AWC)	Okolo 1500 podmiotów	Dane własne organu (ULC)	Dookreśla obowiązki użytkowników statków powietrznych w zakresie wykonywania lotów próbnych, doboru pilotów do wykonania lotu próbnego oraz oceny

pozostałe jednostki (oddzielnie)																				0
Saldo ogółem																				0
budżet państwa																				0
JST																				0
pozostałe jednostki (oddzielnie)																				0
Źródła finansowania																				
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych.																			

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
Niemierzalne	(dodaj/usuń)								
	(dodaj/usuń)								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń.									

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz: Zmniejszenie obowiązków Prezesa ULC w związku ze zmniejszeniem liczby procedur. Oczekiwanym efektem jest jasność i spójność przepisów.	

9. Wpływ na rynek pracy

Nie wpłynie. Zmiany dotyczą prowadzenia nadzoru i ujednoczenia procedur i wymagań dotyczących statków powietrznych EASA i nie EASA.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Nie dotyczy.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Od dnia, w którym wejdą w życie znowelizowane przepisy rozporządzenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Planowany efekt powstanie po wejściu w życie projektu. Brak konieczności określenia mierników.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		

