

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

z dnia ..... 2013 r.

**w sprawie klasyfikacji statków powietrznych**

Na podstawie art. 33 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa klasyfikację statków powietrznych, ze względu na:

- 1) wymagania techniczne oraz wymagane dokumenty zdatności do lotu statków powietrznych;
- 2) charakterystykę i przeznaczenie statków powietrznych.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu skróty oznaczają:

- 1) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.<sup>3)</sup>);
- 3) rozporządzenie 216/2008 – 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

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134.

<sup>3)</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.

uchylające 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.);

4) EASA – Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego;

5) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) statek powietrzny kategorii konwencyjnej – statek powietrzny, o którym mowa w art. 53a ust. 2 pkt 2 ustawy;
- 2) statek powietrzny kategorii podstawowej – statek powietrzny, do którego stosuje się przepisy rozporządzenia 216/2008;
- 3) statek powietrzny kategorii specjalnej – statek powietrzny, o którym mowa w art. 53a ust. 2 ustawy.

§ 3. 1. Ze względu na charakterystykę i przeznaczenie statki powietrzne dzieli się na klasy.

2. Ze względu na wymagania techniczne oraz wymagane dokumenty zdatności do lotu statki powietrzne dzieli się na kategorie i podkategorie.

3. Wykaz klas, kategorii i podkategorii statków powietrznych oraz ich oznaczeń wraz z dodatkową charakterystyką statków powietrznych określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Statki powietrzne kategorii podstawowej są objęte obowiązkiem uzyskania certyfikatu typu lub świadectwa zdatności do lotu zgodnie z rozporządzeniem 216/2008.

2. Statki powietrzne kategorii konwencyjnej posiadają certyfikat typu wydany lub uznany przez Prezesa Urzędu zgodnie z Załącznikiem 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

3. Statki powietrzne kategorii specjalnej, są objęte obowiązkiem posiadania pozwolenia na wykonywanie lotów.

4. Do statków powietrznych, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy rozporządzenia 216/2008.

5. Do urządzeń latających stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy.

6. Do spadochronów ratowniczych kategorii podstawowej podlegających nadzorowi EASA stosuje się przepisy rozporządzenia 216/2008.

§ 5. 1. Podział statków powietrznych klasy urządzenia latające według kategorii określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

2. Podział statków powietrznych klasy urządzenia latające kategorii kwalifikowanej ze względu na ograniczenia w zakresie masy, prędkości i ilości miejsc dla poszczególnych podkategorii określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 6. Wpisy w dokumentach zdatności do lotu, w tym świadectwach zdatności do lotu, certyfikatach typu, świadectwach spełnienia wymagań technicznych, pozwoleniach na wykonywanie lotów oraz dopuszczeniach do skoków, lotów lub użycia wydanych przez Prezesa Urzędu lub podmioty, o których mowa 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 oraz z 2007 r. Nr 197 poz. 1436) w zakresie klas, kategorii i podkategorii statków powietrznych dokonane na podstawie dotychczasowych przepisów pozostają ważne przez okres ważności tych dokumentów.

§ 7. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 139, poz. 1333 oraz z 2007 r. Nr 89, poz. 592).

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

**MINISTER**

**TRANSPORTU, BUDOWNICTWA**

**I GOSPODARKI MORSKIEJ**

## OBJAŚNIENIA TERMINÓW UŻYTYCH W ZAŁĄCZNIKACH

Użyte w załącznikach określenia oznaczają:

- 1) MTOM – maksymalną masę startową;
- 2) aerodyna – statek powietrzny, którego siła nośna powstaje w wyniku oddziaływań aerodynamicznych na przeznaczonych do tego powierzchniach nośnych tego statku;
- 3) aerostat – statek powietrzny, którego siła nośna powstaje wskutek wyporności w otaczającym powietrzu;
- 4) aerostat gazowy – aerostat, w którym czynnikiem zapewniającym wyporność jest gaz lżejszy od powietrza;
- 5) aerostat gazowy i na ogrzane powietrze – aerostat, w którym czynnikiem zapewniającym wyporność jest gaz lżejszy od powietrza i ogrzane powietrze;
- 6) aerostat na ogrzane powietrze – aerostat, w którym czynnikiem zapewniającym wyporność jest ogrzane powietrze;
- 7) amfibia – statek powietrzny przeznaczony do wykonywania operacji lotniczych jako statek powietrzny lądowy oraz jako statek powietrzny wodny;
- 8) balon – aerostat bez napędu;
- 9) balon na uwięzi – balon umocowany do stałego lub ruchomego punktu podłoża;
- 10) balon wolny – balon zdolny do lotu swobodnego lub sterowanego w otaczającym powietrzu;
- 11) bezzałogowy ciężki – bezzałogowy statek powietrzny o MTOM większej niż 150 kg;
- 12) bezzałogowy statek powietrzny – statek powietrzny bez załogi, z wyłączeniem spadochronów używanych bez załogi;
- 13) hybryda – statek powietrzny posiadający wszystkie lub niektóre cechy kilku klas lub podkategorii statków powietrznych łącznie lub statków powietrznych dotychczas niesklasyfikowanych lub dodatkowo niektóre cechy urządzeń unoszących się w przestrzeni powietrznej, a nie będących statkami powietrznymi;
- 14) lotnia – urządzenie latające, będące aerodynamą o powierzchniach nośnych zamocowanych do elementów zapewniających im sztywność, na którym jest możliwy start pieszy;
- 15) lotnia bez napędu – lotnię niewyposażoną w zespół napędowy;
- 16) lotnia z napędem – lotnię wyposażoną w dodatkowy zespół napędowy;
- 17) łódź latająca – statek powietrzny wodny, w którym pływalność nadaje kadłub o odpowiednim kształcie;
- 18) mięśniolot – statek powietrzny z napędem, napędzany siłą mięśni pilota lub załogi;
- 19) motolotnia – urządzenie latające, będące aerodynamą, na którym nie jest możliwy start pieszy, w którym podstawowym sposobem sterowania jest przemieszczanie środka masy względem płata, wyposażone w swobodnie podwieszony wózek z podwoziem oraz miejscami załogi i co najmniej jeden zespół napędowy;
- 20) motoparalotnia – paralotnię wyposażoną w zespół napędowy i podwozie, na której nie jest możliwy start pieszy, w tym także paraplan;
- 21) motoszybowiec – szybowiec z zespołem napędowym nie chowanym w locie zdolny do wykonania startu i wznoszenia przy użyciu własnego napędu;
- 22) motoszybowiec turystyczny – motoszybowiec ze śmigłem nie chowanym w locie;
- 23) paralotnia – urządzenie latające, będące aerodynamą o powierzchniach nośnych

- pozbawionych elementów zapewniających im sztywność;
- 24) parolotnia bez napędu – parolotnię niewyposażoną w zespół napędowy;
  - 25) parolotnia z napędem – parolotnię wyposażoną w zespół napędowy, na której jest możliwy start pieszy;
  - 26) parapan – motoparalotnię o masie własnej łącznie z paliwem większej niż 70 kg, wyposażoną w skrzydło, nieprzeznaczone do startu pieszego;
  - 27) samolot – stałopłat z napędem, niebędący szybowcem z napędem ani motoszybowcem;
  - 28) samolot bardzo lekki – samolot o MTOM do 750 kg;
  - 29) samolot lekki – samolot mający dziewięć lub mniej miejsc na pokładzie, oprócz miejsc pilota (pilotów) oraz o MTOM do 5700 kg;
  - 30) samolot lekki podkategorii akrobacyjnej – samolot lekki, który nie ma ograniczeń w zakresie użytkowania, za wyjątkiem ograniczeń, które wykazano w trakcie prób w locie;
  - 31) samolot lekki podkategorii normalnej – samolot lekki z ograniczeniami do użytkowania nie obejmującego akrobacji, przy czym użytkowanie nie obejmujące akrobacji zawiera wszelkie manewry właściwe dla normalnego lotu, przeciągnięcia, z wyjątkiem przeciągnięć, w których występuje ślizg na ogon, leniwe ósemki, świece i głębokie zakręty lub podobne manewry, w których kąt przechylenia nie jest większy od 60°;
  - 32) samolot lekki podkategorii użytkowej – samolot lekki, którego użytkowanie obejmuje wszelkie manewry wymienione przy kategorii normalnej, a dodatkowo obejmuje korkociągi, jeżeli są zatwierdzone dla danego typu samolotu, oraz leniwe ósemki, świece i głębokie zakręty lub podobne manewry, w których kąt przechylenia jest większy od 60°, ale nie jest większy od 90°;
  - 33) samolot transportowy duży – samolot o MTOM większej niż 8.618 kg;
  - 34) samolot transportu lokalnego – dwusilnikowy samolot o MTOM do 8.618 kg, posiadający 19 lub mniej miejsc na pokładzie, z wyjątkiem miejsc dla pilotów, gdzie użytkowanie jest ograniczone do wszelkich manewrów właściwych dla normalnego lotu, przeciągnięć (z wyjątkiem przeciągnięć, w których występuje ślizg na ogon) i głębokich zakrętów, w których kąt przechylenia jest nie większy od 60°;
  - 35) skrzydłowiec (ornitopter) – statek powietrzny o napędzanych powierzchniach nośnych niebędących wirnikami;
  - 36) spadochron – urządzenie cięższe od powietrza, przeznaczone do zmniejszania prędkości opadania, które wskutek oddziaływania powietrza na jego powierzchnię, pozbawioną elementów zapewniających jej sztywność, wytwarza siłę aerodynamiczną równoważącą ciężar całkowity (własny i podwieszony) i zmniejsza prędkość opadania tego układu;
  - 37) spadochron główny – spadochron osobowy przewidziany jako zasadniczy środek spowalniania opadania osób;
  - 38) spadochron innego przeznaczenia – spadochron nieprzeznaczony do wykonywania skoków;
  - 39) spadochron osobowy – spadochron przeznaczony do wykonywania z nim skoków;
  - 40) spadochron ratowniczy – spadochron osobowy, przeznaczony do wykonywania z nim skoków ratowniczych ze statków powietrznych w sytuacji zagrożenia, w tym do ratowania załogi i innych osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego;
  - 41) spadochronowy system ratowniczy – spadochron innego przeznaczenia, przeznaczony do ratowania statków powietrznych i innych urządzeń lub ich części z załogą lub bez;
  - 42) spadochron towarowy – spadochron innego przeznaczenia, przeznaczony do spowalniania opadania rzeczy inny niż spadochronowy system ratowniczy;
  - 43) spadochron zapasowy – spadochron osobowy przeznaczony do spowalniania opadania osób w razie niezadziałania lub nieprawidłowego działania spadochronu głównego;
  - 44) stałopłat – statek powietrzny cięższy od powietrza, wytwarzający siłę nośną głównie w wyniku oddziaływań aerodynamicznych, na jego przeznaczonych do tego celu powierzchniach nośnych, które pozostają stałe w danych warunkach lotu;

- 45) statek powietrzny lądowy – statek powietrzny przeznaczony do wykonywania operacji lotniczych z lądu, statków lub obiektów budowlanych;
- 46) statek powietrzny pływakowy – statek powietrzny wodny, w którym pływalność nadają pływaki umocowane do statku powietrznego;
- 47) statek powietrzny wodny – statek powietrzny, przeznaczony do wykonywania operacji lotniczych wyłącznie z powierzchni wody, w tym pływakowy albo łódź latająca;
- 48) sterowiec – aerostat z napędem, zdolny do lotu sterowanego;
- 49) szybowiec – stałopłat uzyskujący siłę nośną niezbędną do utrzymania się w powietrzu na skutek zjawisk aerodynamicznych występujących podczas lotu na jego powierzchniach pozostających w tym czasie w niezmiennym położeniu, który podczas lotu swobodnego nie jest zależny od silnika;
- 50) szybowiec bez napędu – szybowiec nie wyposażony w napęd;
- 51) szybowiec z napędem – szybowiec z zespołem napędowym chowanym w locie, zdolny do wykonania samodzielnego startu i wznoszenia przy użyciu tego napędu;
- 52) szybowiec z napędem pomocniczy – szybowiec z zespołem napędowym nie zdolny do wykonania samodzielnego startu i wznoszenia przy użyciu tego napędu;
- 53) śmigłowiec – wiropląt z napędzanym wirnikiem lub wirnikami o osiach zasadniczo pionowych;
- 54) śmigłowiec bardzo lekki – śmigłowiec o MTOM do 600 kg;
- 55) śmigłowiec duży – śmigłowiec o MTOM powyżej 3175 kg;
- 56) śmigłowiec mały – śmigłowiec o MTOM do 3175 kg;
- 57) urządzenie latające – statek powietrzny przeznaczony w szczególności do celów sportowych, rekreacyjnych, pokazowych, edukacyjnych lub eksperymentalnych, w tym także statki powietrzne o starcie pieszym, a także napędzane siłą mięśni pilota lub załogi;
- 58) wiatrakowiec – wiropląt z napędem, w którym siła nośna jest wytworzona w wyniku autorotacji wirnika wywołanej przepływem powietrza;
- 59) wiropląt – aerodynę zdolną do lotu dzięki powstawaniu siły nośnej na jednej lub wielu wirujących powierzchniach nośnych;
- 60) wiroszybowiec – wiropląt bez napędu.

**WYKAZ KLAS, KATEGORII I PODKATEGORII STATKÓW POWIETRZNYCH ORAZ ICH  
OZNACZEŃ WRAZ Z DODATKOWĄ CHARAKTERYSTYKĄ STATKÓW POWIETRZNYCH**

<b>Klasa<sup>1)</sup></b>	<b>Kategoria</b>	<b>Podkategoria</b>	<b>Dodatkowa charakterystyka</b>	
A. Samolot	K1. Podstawowa	A1. Transportowy duży	MTOM >8618 kg	
		A2. Transportu lokalnego	MTOM ≤8618 kg	
		A3. Lekki	A3.1 Normalna	MTOM ≤5700 kg
			A3.2 Użytkowa	
			A3.3 Akrobacyjna	
	A4. Bardzo lekki	MTOM ≤750 kg		
K2. Konwencyjna				
K3. Specjalna				
G. Szybowiec	K1. Podstawowa	G1. Użytkowa	E0. Bez napędu lub	
		G2. Akrobacyjna	E1. Z napędem	
	K2. Konwencyjna		E2. Z napędem pomocniczym	
	K3. Specjalna			
MG. Motoszybowiec	K1. Podstawowa	MG1. Użytkowa	T. Turystyczny	
		MG2. Akrobacyjna		
	K2. Konwencyjna			
	K3. Specjalna			
H. Śmigłowiec	K1. Podstawowa	H1. Duże	MTOM >3175 kg	
		H2. Małe	MTOM ≤3175 kg	
		H3. Bardzo lekkie	MTOM ≤600 kg	
	K2. Konwencyjna			
	K3. Specjalna			
AG. Wiatrakowiec	K1. Podstawowa			
	K2. Konwencyjna			
	K3. Specjalna			
B. Balon	K1. Podstawowa	B1. Gazowy	F. Wolny	
	K2. Konwencyjna	B2. Na ogrzane powietrze	C. Na uwięzi	
	K3. Specjalna	B3. Gazowy i na ogrzane powietrze		

<sup>1)</sup> Niniejsza klasyfikacja dotyczy statków powietrznych lądowych, wodnych i amfibii. W przypadku konieczności wyróżnienia w dokumentach statku powietrznego dodatkowej charakterystyki jako amfibii lub wodnego, wykorzystuje się symbole: (Am) dla amfibii i (S) dla wodnego oraz odpowiednio dodatkowe określenia: pływakowy lub łódź latająca.

AS. Sterowiec	K1. Podstawowa		AS1. Gazowy		
	K2. Konwencyjna		AS2. Na ogrzane powietrze		
	K3. Specjalna		AS3. Gazowy i na ogrzane powietrze		
M. Hybryda	K1. Podstawowa				
	K2. Konwencyjna				
	K3. Specjalna				
PR. Spadochron Ratowniczy	K1. Podstawowa				Osobowy
UMW. Bezzałogowy ciężki	K1. Podstawowa				
	K2. Konwencyjna				
	K3. Specjalna				
UL. Urządzenie latające	K6	H. Historyczna	UL-A. Samolot	UL-PPG. Paralotnia z napędem	UL-P1.:  - R. Ratowniczy  - J1. Główny  - J2. Zapasowy  UL-P3. - MTOM >25 kg <sup>2)</sup>  K6. - MTOM ≤600 kg  K4. – Dla poszczególnych podkategorii określono w załączniku nr 3
		A. Amatorska	UL-G. Szybowiec (E0/E1/E2)	UL-GG. Wiroszybowiec	
		R. Replik	UL-MG. Motoszybowiec	UL-O. Skrzydłowiec (ornitopter)	
		E. Eksperymentalna	UL-H. Śmigłowiec	UL-HP. Mięśniolot	
	K4. Kwalifikowane	UL-AG. Wiatrakowiec	UL-M1. Hybryda bez napędu	UL-M2. Hybryda z napędem	
		UL-B. Balon	UL-P1. Spadochron osobowy (R/J1/J2)		
		UL-AS. Sterowiec	UL-P2. Spadochronowy system ratowniczy		
		UL-HG1. Lotnia bez napędu	UL-P3. Spadochron towarowy		
		UL-HG2. Lotnia z napędem	UM-150. Bezzałogowy		
		UL-PHG. Motolotnia			
		UL-PPGG. Motoparalotnia			
		UL-PG. Paralotnia bez napędu			
K5. Nie kwalifikowane			UM-25. Bezzałogowy		MTOM ≤25kg <sup>3)</sup>
			UL-P25 Spadochron towarowy		
			UL-70. Jednoosobowe bez napędu		Masa własna ≤70 kg
			UL-115. Jednoosobowe z napędem		Masa własna ≤115 kg

<sup>2)</sup> W przypadku spadochronów MTOM jest sumą masy spadochronu i masy podwieszanej do niego.

<sup>3)</sup> W przypadku spadochronów MTOM jest sumą masy spadochronu i masy podwieszanej do niego.



**PODZIAŁ STATKÓW POWIETRZNYCH KLASY URZĄDZENIA LATAJĄCE WEDŁUG  
KATEGORII**

Oznaczenie kategorii	Kategoria	Masa	Warunki włączenia do podkategorii	
K6H.	Historyczna	MTOM $\leq$ 600 kg	Nieskomplikowany statek powietrzny którego pierwotny projekt został stworzony przed dniem 1 stycznia 1955 r., oraz produkcja została zakończona przed dniem 1 stycznia 1975 r., lub statek powietrzny o niewątpliwym znaczeniu historycznym związanym z: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) udziałem w ważnym wydarzeniu historycznym, lub</li> <li>2) istotnym krokiem w rozwoju lotnictwa, lub</li> <li>3) istotną rolą jaką odegrał w siłach zbrojnych państwa członkowskiego Unii Europejskiej.</li> </ol>	
K6A.	Amatorska	MTOM $\leq$ 600 kg	Statek powietrzny zbudowany w co najmniej 51% przez amatora lub stowarzyszenie amatorów nienastawione na zysk, na ich własny użytek, nie w celach zarobkowych	
K6R.	Replik	MTOM $\leq$ 600 kg	Replika statku powietrznego spełniającego kryteria statku powietrznego historycznego lub replika statku powietrznego wykorzystywanego przez siły zbrojne za wyjątkiem projektów przyjętych przez EASA; projekt struktury jest podobny do projektu struktury oryginalnego statku powietrznego;	
K6E.	Eksperymentalna	MTOM $\leq$ 600 kg	Statek powietrzny specjalnie zaprojektowany lub zmodyfikowany do celów badawczych, celów eksperymentalnych lub naukowych, budowany w pojedynczym egzemplarzu;	
K4.	Kwalifikowane	Określa załącznik nr 3		
K5.	Nie kwalifikowane	Masa własna $\leq$ 70 kg	(UL-70) - Jednoosobowe bez napędu	- używane wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych, - dla których nie wydano żadnego krajowego lub zagranicznego certyfikatu, świadectwa lub innego dokumentu dopuszczającego egzemplarz lub typ do lotu lub dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań dla danej klasy, kategorii lub podkategorii, w tym deklaracji wyrobu za wyjątkiem nieobowiązkowej deklaracji wyrobu do podkategorii, UL-70 lub UL-115
		Masa własna $\leq$ 115 kg	(UL-115) - Jednoosobowe z napędem - pojemność zbiorników paliwa nie przekracza 20 l, - nie jest w stanie na pełnej mocy w locie poziomym przekroczyć prędkości 102 km/h (prędkości cechowanej -CAS), - prędkość przeciągnięcia na zdławionej mocy silnika nie przekracza 44 km/h(prędkości cechowanej -CAS)	
		MTOM $\leq$ 25 kg	(UM-25) Bezzałogowe statki powietrzne używane wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych, do których stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze	
			(UL-P25) Spadochrony towarowe, do których stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze	

**PODZIAŁ STATKÓW POWIETRZNYCH KLASY URZĄDZENIA LATAJĄCE KATEGORII KWALIFIKOWANEJ ZE WZGLĘDU NA  
OGRANICZENIA W ZAKRESIE MASY, PRĘDKOŚCI I ILOŚCI MIEJSC DLA POSZCZEGÓLNYCH PODKATEGORII**

OGRANICZENIA <sup>1)</sup>	STATKI POWIETRZNE <sup>2)</sup>															
	UL-A. Samoloty UL-H. Śmigłowce UL-PHG. Motolotnie UL-G.E1. Szybowce z napędem UL-MG. Motoszybowce UL-HG2. Lotnie z napędem UL-M2. Hybrydy z napędem UL-O. Skrzydłowce (ornitoptery)				UL-A. Szybowce UL-B. Balony		UL-G. Wiroszybowce UL-H. Lotnie bez napędu UL-P. Paralotnie bez napędu UL-G.E0. Szybowce bez napędu UL-G.E2. Szybowce z napędem pomocniczym		UL-M. Bezzałogowy statek powietrzny		UL-A.G. Wiatrakowce		UL-P.P.G. Motoparalotnie UL-P.P.G. Paralotnie z napędem UL-P.L. Spadochrony osobowe (R/P/J/J2)		UL-P.3. Spadochrony tawarowe UL-P.2. Spadochronowe systemy ratownicze	
Ilość osób/miejsce	Lądowe		Amfibie lub wodne		Nie dotyczy	1	2	Nie dotyczy	1 lub 2	1 lub 2	Nie dotyczy					
	1	2	1	2												
MTOM (kg) <sup>3)</sup> ≤	300	450	330	495	70 <sup>4)</sup>	80 <sup>5)</sup>	100 <sup>6)</sup>	150	560	Nie dotyczy						
MTOM (kg) <sup>7)</sup> ≤	315	472,5	Nie dotyczy		Nie dotyczy											
Prędkość <sup>8)</sup> ≤	65 km/h (35 knots)															

<sup>1)</sup> Ograniczenia w zakresie prędkości i ilości miejsc nie dotyczą statków powietrznych o maksymalnej masie własnej, łącznie z paliwem, nieprzekraczającej 70 kg.

<sup>2)</sup> Ujęte w tabeli ograniczenia dla statków powietrznych wyposażonych w napęd dotyczą zarówno statków powietrznych wyposażonych w napęd mechaniczny, jak i statków powietrznych napędzanych siłą mięśni pilota lub załogi (mieśniolotów; UL-HP).

<sup>3)</sup> W przypadku użytkowania statku powietrznego jako statku powietrznego wodnego i lądowego jego masa nie przekracza odpowiednio obu limitów.

<sup>4)</sup> Dla tych statków powietrznych określa się maksymalną masę własną łącznie z paliwem zamiast maksymalnej masy startowej (MTOM).

<sup>5)</sup> Dla tych statków powietrznych określa się maksymalną masę własną łącznie z paliwem zamiast MTOM.

<sup>6)</sup> Dla tych statków powietrznych określa się maksymalną masę własną łącznie z paliwem zamiast MTOM.

<sup>7)</sup> MTOM ze spadochronowym systemem ratowniczym - dotyczy samolotów, motolotni, szybowców z napędem, motoszybowców i lotni z napędem oraz hybryd posiadających cechy co najmniej jednego z wymienionych statków powietrznych.

<sup>8)</sup> Prędkość (CAS) przeciągnięcia lub minimalna w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nie większa niż podana w tabeli. Nie dotyczy wiatrakowców, śmigłowców, motoparalotni, paralotni z napędem.

## UZASADNIENIE

### I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Podstawą do wydania rozporządzenia w sprawie klasyfikacji statków powietrznych jest upoważnienie ustawowe zawarte w art. 33 ust. 1 i 4 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 z dniem 18 września 2011 r. Projektowane rozporządzenie zastąpi dotychczas obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 139, poz. 1333 oraz z 2007 r. Nr 89, poz. 592).

Dotychczas obowiązująca klasyfikacja statków powietrznych oparta była wyłącznie o wytyczne zawarte w Załączniku 7 („Znaki przynależności państwowej i znaki rejestracyjne statków powietrznych”) do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (ICAO). W związku z dynamicznym rozwojem niektórych rodzajów statków powietrznych, w szczególności w obszarze lotnictwa sportowego i rekreacyjnego, klasyfikacja statków powietrznych oparta o dotychczas obowiązujące rozporządzenie i funkcjonująca przez dziesięć lat stała się nieaktualna i niekompletna. Nowe rozporządzenie w sprawie klasyfikacji statków powietrznych umożliwi dokonywanie precyzyjnych zapisów w procesach i dokumentacji związanej z rejestracją lub ewidencjonowaniem statków powietrznych, w dokumentacji potwierdzającej zdatność do lotu statków powietrznych oraz kwalifikacji wymagań budowy w procesach konstruowania i wytwarzania statków powietrznych.

### II. Zakres regulacji

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej, w tym z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008r. 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.), a także z rozporządzeniem Komisji 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 zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1).

Projekt rozporządzenia określa klasyfikację statków powietrznych ze względu na:

- wymagania techniczne oraz wymagane dokumenty zdatności do lotu statku powietrznego (§ 3 ust. 2 i § 4 projektu),
- charakterystykę i przeznaczenie statków powietrznych (§ 3 ust. 1 projektu).

§ 4 projektu rozporządzenia określa klasyfikację statków powietrznych ze względu na wymagane dokumenty zdatności do lotu statku powietrznego i precyzuje jakie to mają być dokumenty, a w ust. 5 odsyła do rozporządzenia wydanego na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy.

Wykaz klas, kategorii i podkategorii statków powietrznych oraz ich oznaczeń, określają załączniki nr 1-3 do projektu rozporządzenia. Wykaz ten jest zgodny ze schematem klasyfikacji statków powietrznych zawartym w Załączniku 7 ICAO.

Przyjęta w projekcie rozporządzenia klasyfikacja statków powietrznych pozwala w szczególności na:

- stworzenie dogodnych warunków dla rozwoju amatorskiego ruchu lotniczego poprzez zwiększenie deklaratywności, uproszczenie i ujednoczenie nazewnictwa, określeń, definicji i wymagań dotyczących budowy, eksploatacji i szkolenia,
- wprowadzenie zasady proporcjonalności przy wydawaniu dokumentów zdatności do lotu tj. im statki powietrzne mniejsze, wolniejsze, prostsze konstrukcyjnie, tym mniej formalności administracyjnych, dokumentów, prób dowodowych koniecznych do ich dopuszczenia 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 z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze.

Ze względu na istotne zmiany w klasyfikacji i nazewnictwie statków powietrznych konieczne jest ustalenie dłuższego *vacatio legis*, tak aby środowisko lotnicze miało więcej czasu na zapoznanie się z nowymi przepisami i przygotowanie do ewentualnych zmian, jakie mogą wynikać z ich obowiązywania. Rozporządzenie powinno zatem wejść w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

§ 6 projektu rozporządzenia zawiera regulację przejściową stanowiącą, że wpisy w dokumentach takich jak świadectwa zdatności do lotu, certyfikaty typu, świadectwa spełnienia wymagań technicznych, pozwolenia na wykonywanie lotów oraz dopuszczenia do skoków, lotów lub użycia wydane przez Prezesa Urzędu lub podmioty, o których mowa 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 oraz z 2007 r. Nr 197 poz. 1436) w zakresie klas, kategorii i podkategorii statków powietrznych dokonane na podstawie dotychczasowych przepisów pozostają ważne przez okres na jaki zostały wydane.

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.

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 1998r. (98/415/WE).

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

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.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

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

#### **1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny:**

Rozporządzenie będzie miało wpływ na właścicieli, użytkowników statków powietrznych, jak również na podmioty realizujące przewóz lotniczy i prowadzące działalność gospodarczą przy użyciu statków powietrznych.

**2. Projekt w ramach konsultacji społecznych** został przekazany do następujących podmiotów:

- 1) Aeroklub Polski;
- 2) Lotnicza Amatorska Federacja RP;
- 3) KTL AOPA POLAND;
- 4) Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego EAA 91;
- 5) PLL "LOT" S.A.;
- 6) EuroLOT S.A.;
- 7) SPZOZ LOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE;
- 8) Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o. o. Mielec;
- 9) AIRBUS MILITARY EADS PZL WARSZAWA- OKĘCIE;
- 10) AGUSTA WESTLAND - WSK „PZL ŚWIDNIK” S.A.;
- 11) WSK „PZL-RZESZÓW” S.A.;
- 12) ZAKŁADY LOTNICZE Margański & Mysłowski S.A.;
- 13) WSK „PZL-KALISZ” S.A.;
- 14) Allstar PZL Glider Sp. z o.o.;
- 15) Henryk Mynarski, Zakład Szybowcowy „Jeżów”;
- 16) INSTYTUT LOTNICTWA;
- 17) Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczypospolitej Polskiej;
- 18) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 19) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 20) Forum Związków Zawodowych;
- 21) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 22) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
- 23) Business Centre Club - Związek Pracodawców;
- 24) Związek Rzemiosła Polskiego.

Podczas konsultacji społecznych uwagi do projektu zgłosiła Polska Agencja Żeglugi Powietrznej oraz Instytut Lotnictwa.

W projekcie rozporządzenia uwzględniono propozycję PAŻP dotyczącą dodania w § 2 projektu definicji statku powietrznego kategorii podstawowej, specjalnej i konwencyjnej.

W projekcie rozporządzenia uwzględniono również propozycję Instytutu Lotnictwa zastąpienia sformułowaniem: „o MTOM do” dotychczasowych sformułowań: „MTOM nie większej lub równej” występujących w § 2 projektu.

Ponadto uwzględniona została propozycja Instytutu Lotnictwa zmiany definicji wiroplata. Wiropląt zdefiniowany został jako aerodyna zdolna do lotu dzięki powstawaniu siły nośnej na jednej lub wielu wirujących powierzchniach nośnych”. Uwzględniona została również propozycja zmiany definicji wiatrakowca. Wiatrakowiec zdefiniowany został jako wiropląt z napędem, w którym siła nośna wytworzona jest w wyniku autorotacji wirnika wywołanej przepływem powietrza.

W konsekwencji powyższych zmian została zmieniona również definicję śmigłowca. Śmigłowiec zdefiniowany został jako wiropląt z napędzanym wirnikiem lub wirnikami o osiach zasadniczo pionowych.

**3. Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego** – wprowadzenie niniejszego 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 niniejszego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

**5. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** – regulacja nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki.

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