



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 14 sierpnia 2018 r.

Poz. 1568

OBWIESZCZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 26 lipca 2018 r.

w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie klasyfikacji statków powietrznych

1. Na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. poz. 1032), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 marca 2018 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. poz. 1040 i 1163).

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity rozporządzenia nie obejmuje § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 marca 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. poz. 1040 i 1163), który stanowi:

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

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

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

Załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury
z dnia 26 lipca 2018 r. (poz. 1568)

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 7 sierpnia 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 2018 r. poz. 1183) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) klasyfikację statków powietrznych;
- 2) szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania objętych nimi rodzajów statków powietrznych i sprzętu.

§ 2. 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 tabela nr 1 w załączniku do rozporządzenia.

4. Podział statków powietrznych klasy urzędzenia latające według kategorii z uwzględnieniem masy i warunków włączenia do kategorii określa tabela nr 2 w załączniku do rozporządzenia.

5. Podział statków powietrznych klasy urzędzenia latające kategorii kwalifikowanej ze względu na ograniczenia w zakresie masy, prędkości i liczby miejsc dla poszczególnych podkategorii określa tabela nr 3 w załączniku do rozporządzenia.

§ 3. Wpisy w dokumentach potwierdzających zdatność do lotu, wydanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub podmioty, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2016 r. poz. 1993 oraz z 2018 r. poz. 1041), w zakresie klas, kategorii i podkategorii statków powietrznych, dokonane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

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

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia²⁾.

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

²⁾ Rozporządzenie zostało ogłoszone w dniu 6 września 2013 r.

Załącznik do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r.

Tabela nr 1.³⁾ Wykaz klas, kategorii i podkategorii statków powietrznych oraz ich oznaczeń wraz z dodatkową charakterystyką statków powietrznych¹⁾

Klasa	Kategoria	Podkategoria	Dodatkowa charakterystyka	
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	Nie dotyczy			
K3. Specjalna	Nie dotyczy			
G. Szybowiec	K1. Podstawowa	G1. Użytkowa	E0. Bez napędu	
		G2. Akrobacyjna	E1. Z napędem	
	K2. Konwencyjna	Nie dotyczy		
	K3. Specjalna	Nie dotyczy		
MG. Motoszybowiec	K1. Podstawowa	MG1. Użytkowa	T. Turystyczny	
		MG2. Akrobacyjna		
	K2. Konwencyjna	Nie dotyczy		
	K3. Specjalna	Nie dotyczy		
H. Śmigłowiec	K1. Podstawowa	H1. Duży	MTOM >3175 kg	
		H2. Mały	MTOM ≤3175 kg	
		H3. Bardzo lekki	MTOM ≤600 kg	
	K2. Konwencyjna	Nie dotyczy		
	K3. Specjalna	Nie dotyczy		

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

³⁾ Ze zmianami wprowadzonymi przez § 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 marca 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. poz. 1040 i 1163), które weszło w życie z dniem 14 czerwca 2018 r.

AG. Wiatrakowiec	K1. Podstawowa	Nie dotyczy	
	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	
AS. Sterowiec	K1. Podstawowa	AS1. Gazowy	Nie dotyczy
	K2. Konwencyjna	AS2. Na ogrzane powietrze	
	K3. Specjalna	AS3. Gazowy i na ogrzane powietrze	
M. Hybryda	K1. Podstawowa	Nie dotyczy	
	K2. Konwencyjna		
	K3. Specjalna		
PR. Spadochron ratowniczy	K1. Podstawowa	Nie dotyczy	Osobowy
UMW. Statek powietrzny bezzałogowy ciężki	K1. Podstawowa	Nie dotyczy	
	K2. Konwencyjna		
	K3. Specjalna		
UML. Statek powietrzny bezzałogowy lekki	K3. Specjalna	UML-150. Bezzałogowy statek powietrzny	MTOM >25 kg i ≤150 kg
	K5. Niekwalifikowana	UML-25. Bezzałogowy statek powietrzny	MTOM ≤25 kg

UL. Urządzenie latające ²⁾	K6.	H. Historyczna	UL-A. Samolot	UL-PPG. Paralotnia z napędem	UL-P1.: – R. Ratowniczy – J1. Główny – J2. Zapasowy K6. – MTOM ≤600 kg K4. – dodatkową charakterystykę poszczególnych podkategorii określono w tabeli nr 3
			UL-G. Szybowiec (E0/E1/E2)	UL-GG. Wiroszybowiec	
			UL-MG. Motoszybowiec	UL-O. Skrzydłowiec (ornitopter)	
			UL-H. Śmigłowiec	UL-HP. Mięśniolot	
			UL-AG. Wiatrakowiec	UL-M1. Hybryda bez napędu	
			UL-B. Balon	UL-M2. Hybryda z napędem	
			UL-AS. Sterowiec	UL-P1. Spadochron osobowy (R/J1/J2)	
	UL-HG1. Lotnia bez napędu	UL-P2. Spadochronowy system ratowniczy			
	UL-HG2. Lotnia z napędem	UL-P3. Spadochron towarowy			
		A. Amatorska			
	R. Replika				
	E. Eksperymentalna				
	K4. Kwalifikowana				
	K5. Niekwalifikowana		UL-P25. Spadochron towarowy	MTOM ≤25 kg ³⁾	
			UL-70. Jednoosobowe bez napędu	Masa własna ≤70 kg	
			UL-115. Jednoosobowe z napędem	Masa własna ≤115 kg	

²⁾ Podział statków powietrznych klasy urządzenia latające według kategorii z uwzględnieniem masy i warunków włączenia do kategorii określa tabela nr 2.

³⁾ W przypadku spadochronów MTOM jest sumą masy spadochronu i masy podwieszanej do niego.

Tabela nr 2.⁴⁾ Podział statków powietrznych klasy urządzenia latające według kategorii z uwzględnieniem masy i warunków włączenia do kategorii

Oznaczenie kategorii	Kategoria	Masa	Warunki włączenia do kategorii
K6H	Historyczna	MTOM ≤600 kg	Nieskomplikowany statek powietrzny, którego pierwotny projekt został stworzony przed dniem 1 stycznia 1955 r. i którego produkcja została zakończona przed dniem 1 stycznia 1975 r., lub statek powietrzny o niewątpliwym znaczeniu historycznym związanym z: <ol style="list-style-type: none"> 1) udziałem w ważnym wydarzeniu historycznym lub 2) istotnym krokiem w rozwoju lotnictwa, lub 3) istotną rolą, jaką odegrał w siłach zbrojnych państwa członkowskiego Unii Europejskiej
K6A	Amatorska	MTOM ≤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	Replika	MTOM ≤600 kg	Replika statku powietrznego spełniającego kryteria statku powietrznego historycznego lub replika statku powietrznego wykorzystywanego przez siły zbrojne z wyjątkiem projektów przyjętych przez EASA; projekt struktury jest podobny do projektu struktury oryginalnego statku powietrznego
K6E	Eksperymentalna	MTOM ≤600 kg	Statek powietrzny specjalnie zaprojektowany lub zmodyfikowany do celów badawczych, celów eksperymentalnych lub naukowych, budowany w pojedynczym egzemplarzu
K4	Kwalifikowana	Określa tabela nr 3	
K5	Niekwalifikowana	Masa własna ≤70 kg	UL-70. Jednoosobowe bez napędu – używane wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych,
		Masa własna ≤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), – obciążenie powierzchni nośnej pustego urządzenia latającego, bez pilota i paliwa, nie przekracza 10 kg/m ² – masa startowa nie przekracza 200 kg – 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 z wyjątkiem nieobowiązkowej deklaracji wyrobu do podkategorii UL-70, UL-115, – niebędące lotnią lub parolotnią bez napędu, lotnią lub parolotnią z napędem, motoparalotnią lub spadochronem osobowym
		MTOM ≤25 kg	UL-P25. Spadochrony towarowe – dla których nie wydano żadnego krajowego lub zagranicznego

⁴⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez § 1 pkt 2 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

				certyfikatu, świadectwa lub innego dokumentu dopuszczającego egzemplarz lub typ do lotu lub dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań dla danej klasy, kategorii lub podkategorii, w tym deklaracji wyrobu z wyjątkiem nieobowiązkowej deklaracji wyrobu do podkategorii UL-P25
--	--	--	--	---

Tabela nr 3⁵⁾. Podział statków powietrznych klasy urządzenia latające kategorii kwalifikowanej ze względu na ograniczenia w zakresie masy, prędkości i liczb miejsc dla poszczególnych podkategorii

OGRANICZENIA ¹⁾	STATKI POWIETRZNE ²⁾																	
	UL-A. Samoloty		UL-B. Balony		UL-GG. Wirozbybowce		UL-HG1. Lotnie bez napędu		UL-PG. Paralotnie bez napędu		UL-AG. Wiatrakowce		UL-PG. Motoparalotnie		UL-P1. Spadochrony osobowe (R/J1/J2)		UL-P2. Spadochronowe systemy ratownicze	
Liczba osób/miejsc	ładowe		amfibie lub wodne		nie dotyczy		1		2		1 lub 2		1 lub 2		1 lub 2		nie dotyczy	
	1	2	1	2	dotyczy													
MTOM (kg) ³⁾ ≤	300	450	330	495	70 ⁴⁾		80 ⁴⁾		100 ⁴⁾		560		nie dotyczy		nie dotyczy		nie dotyczy	
MTOM (kg) ⁵⁾ ≤	315	472,5	nie dotyczy		nie dotyczy													
Prędkość ⁶⁾ ≤	65 km/h (35 węzłów)																	

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

²⁾ 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).

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

⁴⁾ Dla tych statków powietrznych zamiast MTOM określa się maksymalną masę własną łącznie z paliwem.

⁵⁾ MTOM ze spadochronowym systemem ratowniczym – dotyczy samolotów, motolotni, szybowców z napędem, motoszybowców i lotni z napędem oraz hybryd posiadających cechy co najmniej jednego z tych statków powietrznych.

⁶⁾ Prędkość (CAS – Calibrated Air Speed) przeciągnięcia lub prędkość minimalna w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nie większa niż podana w tabeli.

⁵⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez § 1 pkt 3 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.