



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 14 września 2022 r.

Poz. 1939

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 5 sierpnia 2022 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 2022 r. poz. 1235, 1715 i 1846) 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 oraz podział kategorii i podkategorii statków powietrznych z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie masy albo nominalnej objętości powłoki balonu albo sterowca określa tabela nr 1 w załączniku do rozporządzenia.

4. Szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania statków powietrznych i sprzętu danej kategorii określa tabela nr 2 w załączniku do rozporządzenia.

5. Podział statków powietrznych klasy urządzenie latające kategorii K4 i K6 z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie masy albo nominalnej objętości powłoki balonu albo sterowca, prędkości i liczby miejsc dla poszczególnych podkategorii określa tabela nr 3 w załączniku do rozporządzenia.

§ 3. Bezzałogowe statki powietrzne inne niż statki, o których mowa w tabeli nr 1 w załączniku do rozporządzenia, są klasyfikowane w kategoriach wykonywanych operacji określonych w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.²⁾).

§ 4. Statek powietrzny, który:

- 1) ma cechy więcej niż jednej klasy lub kategorii lub
 - 2) dotychczas nie został sklasyfikowany, lub
 - 3) ma dodatkowo niektóre cechy urządzenia unoszącego się w przestrzeni, ale niebędącego statkiem powietrznym
- klasyfikuje się według cech dominujących, charakterystycznych dla określonej klasy lub kategorii.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

§ 5. 1. Wpisy do rejestru cywilnych statków powietrznych, o którym mowa w art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, dokonane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność.

2. Wpisy do ewidencji statków powietrznych, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, dokonane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, dotyczące statków powietrznych kategorii:

- 1) K4, K5, K6A, K6H i K6R – zachowują ważność;
- 2) K6E nieobjętych wpisem w kategorii K6E na listę typów zatwierdzonych urządzeń latających, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze – zachowują ważność;
- 3) K6E objętych wpisem w kategorii K6E na listę typów zatwierdzonych urządzeń latających, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze – zachowują ważność do dnia 31 grudnia 2023 r.

3. Do postępowań w sprawie wpisania statku powietrznego do rejestru cywilnych statków powietrznych albo ewidencji statków powietrznych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

4. Właściciel urządzenia latającego kategorii K6E w terminie do dnia 31 grudnia 2023 r. składa zgłoszenie aktualizacji danych zawartych w ewidencji statków powietrznych w zakresie danych technicznych i kategorii urządzenia latającego zgodnie ze stanem faktycznym i przepisami niniejszego rozporządzenia.

5. Niezłożenie zgłoszenia aktualizacji danych w terminie, o którym mowa w ust. 4, skutkuje wykreśleniem urządzenia latającego z ewidencji statków powietrznych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 6. 1. Zatwierdzenia dotyczące projektów typów statków powietrznych kategorii K6E wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność do dnia 31 grudnia 2023 r.

2. Wpisy statków powietrznych kategorii K6E objętych wpisem w tej kategorii na listę typów zatwierdzonych urządzeń latających, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zachowują ważność do dnia 31 grudnia 2023 r.

3. Właściciel zatwierdzonego projektu typu urządzenia latającego w kategorii K6E albo jego producent, który posiada prawo do korzystania z projektu typu wpisanego na listę typów zatwierdzonych urządzeń latających, w terminie do dnia 31 grudnia 2023 r. składa zgłoszenie aktualizacji danych dotyczących zatwierdzenia, danych technicznych i kategorii urządzenia latającego zgodnie ze stanem faktycznym i przepisami niniejszego rozporządzenia.

4. Niezłożenie zgłoszenia aktualizacji danych w terminie, o którym mowa w ust. 3, skutkuje wykreśleniem typu urządzenia latającego z listy typów zatwierdzonych urządzeń latających przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 7. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1568).

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

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 5 sierpnia 2022 r. (Dz. U. poz. 1939)

Tabela nr 1. Wykaz klas oraz podział kategorii i podkategorii statków powietrznych z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie masy albo nominalnej objętości powłoki balonu albo sterowca¹⁾

Klasa	Kategoria	Podkategoria	Ograniczenia ²⁾	
A. Samolot	K1. Podstawowa K2. Konwencyjna K3. Specjalna	A1. Transportowy duży	MTOM > 8618 kg	
		A2. Transportu lokalnego		MTOM ≤ 8618 kg
		A3. Lekki	A3.1. Normalna A3.2. Użytkowa A3.3. Akrobacyjna	MTOM ≤ 5700 kg
		A4. Bardzo lekki		MTOM ≤ 750 kg
	K1. Podstawowa K2. Konwencyjna	A5. Lekki sportowy ³⁾		MTOM ≤ 600 kg
G. Szybowiec E0. bez napędu E1. z napędem E2. z napędem pomocniczym	K1. Podstawowa K2. Konwencyjna	G1. Użytkowa G2. Akrobacyjna	MTOM ≤ 750 kg	
	K3. Specjalna	nie dotyczy	MTOM > 600 kg	
MG. Motoszybowiec T. Turystyczny	K1. Podstawowa K2. Konwencyjna	MG1. Użytkowa MG2. Akrobacyjna	MTOM ≤ 850 kg	
	K3. Specjalna	nie dotyczy	MTOM > 600 kg	
H. Śmigłowiec	K1. Podstawowa K2. Konwencyjna K3. Specjalna	H1. Duże	MTOM > 3175 kg	
		H2. Małe	MTOM ≤ 3175 kg	
	K1. Podstawowa K2. Konwencyjna	H3. Bardzo lekki ⁴⁾		MTOM ≤ 600 kg
AG. Wiatrakowiec	K1. Podstawowa K2. Konwencyjna	nie dotyczy		
	K3. Specjalna	nie dotyczy	MTOM > 600 kg	
B. Balon F. Wolny T. Na uwięzi	K1. Podstawowa K2. Konwencyjna K3. Specjalna	B1. Gazowy	MNO > 400 m ³	
		B2. Na ogrzane powietrze		MNO > 1200 m ³
AS. Sterowiec	K1. Podstawowa K2. Konwencyjna K3. Specjalna	AS1. Gazowy	MNO > 400 m ³	
		AS2. Na ogrzane powietrze		MNO > 1200 m ³
UM. Bezzałogowy statek powietrzny	K1. Podstawowa	UMW. Ciężki	MTOM > 600 kg	
		UML. Lekki		MTOM ≤ 600 kg
PR. Spadochron ratowniczy	K1. Podstawowa	nie dotyczy		

Klasa	Kategoria	Podkategoria		Ograniczenia ²⁾	
UL. Urządzenie latające	K4. Kwalifikowana	UL-P1. Spadochron osobowy (R/J1/J2) R. Ratowniczy J1. Główny J2. Zapasowy	UL-P2. Spadochronowy system ratowniczy UL-P3. Spadochron towarowy	nie dotyczy	
	K4. Kwalifikowana	Ultralekki: UL-A. Samolot UL-G. Szybowiec (E0/E1/E2) UL-MG. Motoszybowiec UL-H. Śmigłowiec UL-AG. Wiatrakowiec UL-B. Balon (F/T) UL-AS. Sterowiec	UL-PHG. Motolotnia UL-PPGG. Motoparalotnia UL-HG1. Lotnia bez napędu UL-HG2. Lotnia z napędem UL-PG. Paralotnia bez napędu UL-PPG. Paralotnia z napędem	ograniczenia dla poszczególnych podkategorii określono w tabeli nr 3	
	K6. A. Amatorska E. Eksperymentalna H. Historyczna R. Replika	K5. Niekwalifikowana	UL-P25. Spadochron towarowy ⁴⁾		MTOM ≤ 25 kg
			UL-70. Jednoosobowe bez napędu ⁵⁾		masa własna ≤ 70 kg
			UL-115. Jednoosobowe z napędem ⁶⁾		masa własna ≤ 115 kg
			UL-T25. Statek powietrzny na uwięzi bez napędu		MTOM ≤ 25 kg maksymalna długość uwięzi 50 m
			UL-T40. Statek powietrzny lżejszy od powietrza na uwięzi bez napędu		MNO ≤ 40 m ³ maksymalna długość uwięzi 50 m
	UL-T1. Statek powietrzny na uwięzi		MTOM ≤ 1 kg		

¹⁾ 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.

²⁾ MTOM oznacza maksymalną masę startową statku powietrznego, a MNO oznacza maksymalną nominalną objętość powłoki balonu albo sterowca.

³⁾ MTOM ≤ 650 kg dla samolotów i śmigłowców, które będą wykonywały operacje na wodzie.

⁴⁾ W przypadku spadochronu MTOM jest sumą masy spadochronu i masy podwieszanej do niego.

⁵⁾ Przy obliczaniu maksymalnej masy własnej nie uwzględnia się masy osobistego wyposażenia operacyjnego oraz spadochronu i towarzyszącego mu dodatkowego wyposażenia niezbędnego do jego działania (nie więcej niż 11 kg), a dla celów projektowych przyjmuje się, że masa ciała pilota wynosi nie mniej niż 77 kg.

⁶⁾ Przy obliczaniu maksymalnej masy własnej urządzenia latającego jednoosobowego z napędem nie uwzględnia się, z wyjątkiem wyposażenia, o którym mowa w przypisie nr 5, również masy:

1) paliwa albo akumulatorów w przypadku napędu elektrycznego – nie więcej niż 16 kg,

2) paliwa i akumulatorów łącznie w przypadku napędu hybrydowego – nie więcej niż 16 kg

– a dla celów projektowych przyjmuje się również, że masa ciała pilota wynosi nie mniej niż 77 kg.

Tabela nr 2. Szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania statków powietrznych i sprzętu danej kategorii

Kategoria	Szczegółowe warunki i wymagania
<p>K1. Podstawowa</p>	<p>1. Załogowy albo bezzałogowy statek powietrzny:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dla którego zgodnie z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715 i 1846), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, został wydany albo uznany przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, zwaną dalej „EASA”, certyfikat typu albo dokument równoważny do certyfikatu typu; 2) używany zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. zm.) oraz podlegający mającym zastosowanie wymaganiom operacyjnym określonym w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającym rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1, z późn. zm.) oraz rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1332/2011 z dnia 16 grudnia 2011 r. ustanawiającym wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu (Dz. Urz. UE L 336 z 20.12.2011, str. 20, z późn. zm.). <p>2. Spadochron ratowniczy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zgodny z warunkami technicznymi mającej zastosowanie europejskiej normy technicznej (ETSO) wydanej przez EASA albo dokumentu uznanego przez EASA za równoważny do takiej normy, który został wyprodukowany przez posiadacza autoryzacji tej normy albo posiadacza dokumentu uznanego przez EASA za równoważny; 2) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze
<p>K2. Konwencyjna</p>	<p>Załogowy statek powietrzny:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/1139/UE”; 2) objęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze; 3) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze

Kategoria	Szczegółowe warunki i wymagania
K3. Specjalna	<p>Załogowy statek powietrzny:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE; 2) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze; 3) nieklasyfikujący się jako urządzenie latające ze względu na ograniczenia określone w tabeli nr 1; 4) spełniający mające zastosowanie warunki włączenia do kategorii K6 – w przypadku statku powietrznego klasyfikowanego odpowiednio jako konstrukcja historyczna, amatorska, replika albo eksperymentalna; 5) spełniający warunki, o których mowa w pkt 1–3 – w przypadku statku powietrznego, który: <ol style="list-style-type: none"> a) był wykorzystywany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej oraz b) jest samolotem jednosilnikowym – w przypadku samolotu z napędem odrzutowym; 6) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze
K4. Kwalifikowana	<ol style="list-style-type: none"> 1. Załogowy statek powietrzny: <ol style="list-style-type: none"> 1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE; 2) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze; 3) spełniający odpowiednio warunki określone w tabeli nr 3 dla poszczególnych podkategorii urządzeń latających, o których mowa w tabeli nr 1; 4) niesklasyfikowany jako urządzenie latające kategorii K5 albo K6; 5) wpisany na listę typów zatwierdzonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze – w przypadku statku powietrznego o MTOM > 300 kg, który podlega wpisowi do ewidencji statków powietrznych, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze; 6) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze. 2. Statek powietrzny: <ol style="list-style-type: none"> 1) będący: <ol style="list-style-type: none"> a) spadochronem osobowym: ratowniczym, głównym, zapasowym albo b) spadochronowym systemem ratowniczym, albo c) spadochronem towarowym; 2) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE; 3) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze; 4) niesklasyfikowany jako urządzenie latające kategorii K5 albo K6; 5) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze
K5. Niekwalifikowana	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jednoosobowy statek powietrzny bez napędu: <ol style="list-style-type: none"> 1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE; 2) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze; 3) niebędący lotnią, paralotnią albo spadochronem osobowym; 4) dla którego nie wydano 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 wystawionej przez jego producenta; 5) używany bez dokumentów zdatności do lotu wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.

Kategoria	Szczegółowe warunki i wymagania
	<p>2. Jednoosobowy statek powietrzny z napędem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE; 2) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze; 3) niebędący lotnią z napędem, paralotnią z napędem albo motoparalotnią; 4) dla którego nie wydano 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-115 wystawionej przez jego producenta; 5) spełniający następujące kryteria: <ol style="list-style-type: none"> a) pojemność zbiorników paliwa nie przekracza 20 l, b) nie jest on w stanie na pełnej mocy w locie poziomym przekroczyć prędkości 102 km/h (prędkości cechowanej – CAS), c) obciążenie powierzchni nośnej pustego urządzenia latającego, bez pilota i paliwa, nie przekracza 10 kg/m²; 6) używany bez dokumentów zdolności do lotu wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze. <p>3. Spadochron towarowy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE; 2) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze; 3) dla którego nie wydano 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-P25 wystawionej przez jego producenta; 4) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze. <p>4. Statek powietrzny na uwięzi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE; 2) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze; 3) dla którego nie wydano 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-T25, UL-T40 albo UL-T1 wystawionej przez jego producenta; 4) spełniający warunki, o których mowa w pkt 1–3: <ol style="list-style-type: none"> a) bez układu napędowego, w przypadku gdy maksymalna długość uwięzi wynosi 50 m, i którego: <ol style="list-style-type: none"> – MTOM łącznie z ładunkiem jest mniejsza niż 25 kg lub – maksymalna nominalna objętość powłoki jest mniejsza niż 40 m³ – w przypadku statku powietrznego lżejszego od powietrza, b) którego MTOM jest nie większa niż 1 kg; 5) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze

Kategoria	Szczegółowe warunki i wymagania
K6A. Amatorska	<p>Załogowy statek powietrzny, w tym dostarczony w postaci zestawu do samodzielnego montażu:</p> <ol style="list-style-type: none">1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;2) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;3) spełniający odpowiednio warunki określone w tabeli nr 3 dla poszczególnych podkategorii urządzeń latających, o których mowa w tabeli nr 1;4) w co najmniej 51% zadań związanych z jego wytworzeniem i złożeniem wykonany w pojedynczym egzemplarzu przez:<ol style="list-style-type: none">a) amatora będącego osobą fizyczną, która nie prowadzi działalności w zakresie wytwarzania statków powietrznych, albob) nienastawione na zysk stowarzyszenie amatorów, do którego mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. – Prawo o stowarzyszeniach (Dz. U. z 2020 r. poz. 2261);5) używany przez jego budowniczego lub właściciela na własny użytek, wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych, a nie w jakichkolwiek celach zarobkowych, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze
K6E. Eksperymentalna	<p>Załogowy statek powietrzny:</p> <ol style="list-style-type: none">1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;2) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, oraz innym krajowym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu;3) spełniający odpowiednio warunki określone w tabeli nr 3 dla poszczególnych podkategorii urządzeń latających, o których mowa w tabeli nr 1;4) specjalnie zaprojektowany lub zmodyfikowany do celów badawczych, eksperymentalnych lub naukowych, zbudowany w pojedynczym egzemplarzu, to jest:<ol style="list-style-type: none">a) zbudowany według nowego, niewypróbowanego uprzednio projektu i wpisany do ewidencji statków powietrznych, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, w celu badania nowatorskich lub niekonwencjonalnych cech tego projektu lubb) wpisany do ewidencji statków powietrznych, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, i następnie zmodyfikowany w taki sposób, że podczas lotu należy się spodziewać właściwości lotnych znacząco różniących się od znanych dotychczas, w celu wyznaczenia wymaganych osiągnięć, właściwości lotnych i sterowania;5) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, zgodnie z celem, dla którego został zbudowany lub zmodyfikowany przez podmiot, który posiada prawa do projektu statku powietrznego albo projektu typu statku powietrznego, z możliwością wprowadzania zmian w tym projekcie, i który prowadzi działalność w zakresie projektowania i produkcji albo jest podmiotem wyspecjalizowanym w prowadzeniu badań wyrobów lotniczych

Kategoria	Szczegółowe warunki i wymagania
K6H. Historyczna	<p>Załogowy statek powietrzny:</p> <ol style="list-style-type: none">1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;2) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;3) spełniający odpowiednio warunki określone w tabeli nr 3 dla poszczególnych podkategorii urządzeń latających, o których mowa w tabeli nr 1;4) spełniający następujące kryteria:<ol style="list-style-type: none">a) pierwotny projekt został stworzony przed dniem 1 stycznia 1955 r., a produkcja została zakończona przed dniem 1 stycznia 1975 r. lubb) statek powietrzny o niewątpliwym znaczeniu historycznym związanym z:<ul style="list-style-type: none">– udziałem w ważnym wydarzeniu historycznym lub– istotnym krokiem w rozwoju lotnictwa, lub– istotną rolą, jaką odegrał w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;5) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze
K6R. Replika	<p>Załogowy statek powietrzny:</p> <ol style="list-style-type: none">1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;2) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;3) będący pełnowymiarową repliką zbudowaną w pojedynczym egzemplarzu:<ol style="list-style-type: none">a) historycznego statku powietrznego, który spełnia warunki włączenia do kategorii K6H, albob) statku powietrznego, który był wykorzystywany przez siły zbrojne, z wyjątkiem typu statku powietrznego, którego projekt został przyjęty przez EASA;4) spełniający odpowiednio warunki określone w tabeli nr 3 dla poszczególnych podkategorii urządzeń latających, o których mowa w tabeli nr 1;5) którego projekt struktury jest podobny do projektu struktury oryginalnego statku powietrznego, w którym są dozwolone modyfikacje, takie jak montaż współczesnego sprzętu radiowego lub nawigacyjnego, użycie alternatywnych materiałów, gdy oryginalny materiał nie jest już dostępny, ulepszenia bezpieczeństwa lub alternatywny silnik, gdy nie można uzyskać oryginalnego typu jednostki napędowej;6) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze

Tabela nr 3. Podział statków powietrznych klasy urządzenie latające kategorii K4 i K6 z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie masy albo nominalnej objętości powłoki balonu albo sterowca, prędkości i liczby miejsc dla poszczególnych podkategorii

Podkategoria	Liczba miejsc	Ograniczenia
UL-A. Ultralekki samolot	jednomiejscowy lądowy ¹⁾	MTOM ≤ 600 kg V _{s0} ²⁾ ≤ 45 węzłów CAS
	dwumiejscowy przeznaczony do lądowania na wodzie ³⁾	MTOM ≤ 650 kg V _{s0} ≤ 45 węzłów CAS
UL-H. Ultralekki śmigłowiec	jednomiejscowy lądowy	MTOM ≤ 600 kg
	dwumiejscowy przeznaczony do lądowania na wodzie	MTOM ≤ 650 kg
UL-G. Ultralekki szybowiec (E0/E1/E2) UL-MG. Ultralekki motoszybowiec UL-AG. Ultralekki wiatrakowiec	jedno- albo dwumiejscowy	MTOM ≤ 600 kg
UL-B. Ultralekki balon (F/T) UL-AS. Ultralekki sterowiec	jedno- albo dwumiejscowy	MNO gorącego powietrza ≤ 1200 m ³
		MNO gazów nośnych innych niż gorące powietrze ≤ 400 m ³
UL-PHG. Motolotnia ⁴⁾	jednomiejscowa w konfiguracji podstawowej	MTOM ≤ 300 kg V _{s0} ≤ 35 węzłów CAS
	dwumiejscowa w konfiguracji podstawowej	MTOM ≤ 450 kg V _{s0} ≤ 35 węzłów CAS
	jednomiejscowa z zamontowanym spadochronowym systemem ratowniczym	MTOM ≤ 315 kg V _{s0} ≤ 35 węzłów CAS
	dwumiejscowa z zamontowanym spadochronowym systemem ratowniczym	MTOM ≤ 475 kg V _{s0} ≤ 35 węzłów CAS
	jednomiejscowa przeznaczona do lądowania na wodzie	MTOM ≤ 330 kg V _{s0} ≤ 35 węzłów CAS
	dwumiejscowa przeznaczona do lądowania na wodzie	MTOM ≤ 495 kg V _{s0} ≤ 35 węzłów CAS
	jednomiejscowa przeznaczona do lądowania na wodzie z zamontowanym spadochronowym systemem ratowniczym	MTOM ≤ 345 kg V _{s0} ≤ 35 węzłów CAS
	dwumiejscowa przeznaczona do lądowania na wodzie z zamontowanym spadochronowym systemem ratowniczym	MTOM ≤ 520 kg V _{s0} ≤ 35 węzłów CAS
UL-PPGG. Motoparalotnia ⁴⁾	jednomiejscowa w konfiguracji podstawowej	MTOM ≤ 300 kg
	dwumiejscowa w konfiguracji podstawowej	MTOM ≤ 450 kg
	jednomiejscowa z zamontowanym spadochronowym systemem ratowniczym	MTOM ≤ 315 kg
	dwumiejscowa z zamontowanym spadochronowym systemem ratowniczym	MTOM ≤ 475 kg
UL-HG1. Lotnia bez napędu UL-PG. Paralotnia bez napędu	jedno- albo dwumiejscowa	maksymalna masa własna ≤ 70 kg
UL-HG2. Lotnia z napędem ⁵⁾ UL-PPG. Paralotnia z napędem ⁵⁾	jedno- albo dwumiejscowa	maksymalna masa własna łącznie z paliwem ≤ 70 kg

¹⁾ W przypadku samolotu lądowego, którego MTOM jest nie większa niż 475 kg, wartość V_{s0} określona w próbie w locie nie może przekraczać 35 węzłów.

²⁾ Określona w instrukcji użytkownika w locie lub skróconej informacji o ograniczeniach i przeznaczeniu urządzenia mierzalna prędkość przeciągnięcia lub prędkość minimalna w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania, gdzie CAS (*calibrated airspeed* / prędkość cechowana / poprawiona) oznacza prędkość wskazywaną, poprawioną o błąd przyrządu i błąd zabudowy.

³⁾ W przypadku samolotu przeznaczonego do lądowania na wodzie, którego MTOM jest nie większa niż 520 kg, wartość V_{s0} określona w próbie w locie nie może przekraczać 35 węzłów.

⁴⁾ Konstrukcja wyposażona w napęd i podwozie, na której nie jest możliwy start pieszy.

⁵⁾ Konstrukcja przeznaczona do startu i lądowania pieszego.