



Pan Andrzej Kotwica  
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych  
Urząd Lotnictwa Cywilnego  
ul. Marcina Flisa 2  
02-247 Warszawa

Warszawa 2023.04.24

### *Szanowny Panie Prezesie*

W nawiązaniu do naszych wcześniejszych merytorycznych i konstruktywnych konsultacji związanych z wejściem w życie nowych regulacji prawnych długo oczekiwanych przez polskie środowisko lotnictwa ultralekkiego, które definiują zasadę OPT OUT polskiego lotnictwa ultralekkiego niniejszym, przedstawiamy nasze stanowisko.

Stanowisko to zostało wypracowane w ramach Konsultacji Społecznych w których brało udział 35 do 40 osób w ramach poszczególnych sesji tematycznych na przestrzeni styczeń – marzec 2023r. Głównym celem warsztatów było zebranie opinii ze środowiska pilotów, instruktorów mechaników, importerów i producentów na temat głównych bolączek i niedomagań obecnego systemu prawnego oraz zebranie pomysłów na jego usprawnienie

Główną metodą konsultacji były konferencje zdalne z wykorzystaniem platformy Google Meet. Przeprowadzono łącznie kilkanaście spotkań, z czego część w zamkniętych, małych grupach, a część jako ogólnodostępne dla wszystkich zainteresowanych. Omawiano na nich różne scenariusze i warianty przebudowy środowiska i nadzoru nad lotnictwem ultralekkim.

W dniu 29 marca 2023 w Warszawie, w siedzibie Naczelnej Organizacji Technicznej na ul. Czackiego 4, odbyło się spotkanie Zespołu Ekspertskiego KSLITK który, podsumował wyniki konsultacji społecznych dotyczących lotnictwa ultralekkiego, jego problemów i proponowanych rozwiązań przedstawionych przez nasze stanowisko nie tylko krytycznie ale i twórczo ze wskazaniem sposobu rozwiązania problemu zgodnie z prawem i w jego granicach.

Spotkanie miało na celu przede wszystkim wspólne zaproponowanie priorytetów strategii rozwiązywania problemów zebranych podczas konsultacji, określenie ich rozwiązywania i sposobu dalszych działań.

**Problemy przedstawione w raporcie podzielono według ich pilności, na pierwszym miejscu znalazło się uporządkowanie przepisów dotyczących klasyfikacji „urządzeń latających” czyli ultralekkich statków powietrznych.**

Uczestnicy spotkania zgodnie ustalili, że jest to punkt, którego pomyślne rozwiązanie warunkuje dalsze, skuteczne działania na rzecz środowiska lotniczego.

Proponowana kolejność;

1. Wskazujemy i rekomendujemy pilną potrzebę przygotowania propozycji korekty **Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 roku**. Spowodowało to poważne problemy z rejestracją nowych statków powietrznych na dotychczasowych zasadach oraz z przedłużeniem ważności kategorii statków już zarejestrowanych. Bezpośrednim skutkiem tego przepisu jest dalszy odpływ polskich statków powietrznych pod obce nadzory. Nasza propozycja została przedstawiona w załączniku nr . Kolorem czerwonym rekomendowane zmiany – kolorem żółtym alternatywa do koloru czerwonego do wypracowania decyzji przez ULC.



2. Zdaniem Zespołu Ekspertckiego, dalsze rozmowy o naprawie rozporządzenia dotyczącego klasyfikacji powinny być prowadzone z aktywnym udziałem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, aby wspólnie i w jak najlepszej intencji wypracować końcowy dokument.
3. Dodatkowym zagadnieniem do rozwiązania w trakcie prac powinno być usprawnienie procesu uznawania dokumentów dotyczących fabrycznych statków powietrznych do rejestracji w podkategorii „kwalifikowane”. Uznawanie certyfikatów obcych nadzorów jest tylko częścią tego procesu i w trybie pilnym powinien być wytworzony sprawny i bezpieczny, krajowy mechanizm oparty o podobne zasady jak w krajach sąsiednich, gdzie proces ten przebiega bez niepotrzebnej biurokracji i nieporozumień.

W trakcie szerokich konsultacji zdiagnozowano potrzebę wskazaną przez „środowisko lotnictwa ultralekkiego” wypracowania w dalszych konstruktywnych pracach i uzgodnieniach z ULC następujące tematy;

- a) Bardziej przyjazną dla Lotnictwa Ultralekkiego –wzorem BSP – zakładkę na internetowej stronie oficjalnej ULC zawierającą kompendium przepisów w formie komunikatów Prezesa ULC i oprzyrządowania prawnego dotyczącego tego rodzaju lotnictwa,
- b) Analizę merytoryczną obecnego systemu nadawania uprawnień lotniczych i poświadczania zdolności do lotu statków powietrznych UL,
- c) Merytoryczną analizę programów szkolenia UL,
- d) Procedury uprawnień dla pilotów doświadczalnych UL,
- e) Z uwagi na ilość zarejestrowanych w ULC statków powietrznych w klasie UL– ca 1300 szt. wskazanie w strukturach ULC merytorycznie przygotowanego Inspektora z uprawnieniami lotniczymi UL do roboczych kontaktów w sprawach dotyczących lotnictwa UL.

W trakcie naszej dotychczasowej współpracy z uznaniem powitaliśmy bardzo merytoryczną chęć współpracy z ULC w formule “ **w czym mogę pomóc**” wrażeń bez zbędnej zwłoki - reakcjami regulacyjnymi zamieszczanym na stronie ULC jako informację Prezesa ULC w sprawach dotyczących Lotnictwa UL, zgłaszanymi przez KSLITK w trakcie prowadzonych Konsultacji Społecznych.

Mając na uwadze prezentowane przez **POLSKĄ WŁADZĘ LOTNICZĄ** wartości Urzędu Lotnictwa Cywilnego takie jak – **Profesjonalizm – Efektywność –Transparentność - Orientacja na klienta - Praca zespołowa**, jak i **podpisanie pomiędzy nami Deklaracji w sprawie kultury bezpieczeństwa (Just Culture)**, pozwalamy sobie wyrazić na dalszą konstruktywną i merytoryczną współpracę na rzecz polskiego środowiska **LOTNICTWA ULTRALEKKIEGO**.

W oczekiwaniu na stanowiska Prezesa ULC oraz możliwe spotkanie robocze w przedstawionych sprawach, deklarujemy wiedzę merytoryczną naszych ekspertów i stawiamy ją do dyspozycji Prezesa ULC w zakresie dotyczącym analiz koniecznych regulacji w zakresie działań operacyjnych, szkoleniowych i technicznych na rzecz UL.

*Załącznik;*

*Propozycja zmian*

*Z wyrazami szacunku i poważania*

**Grzegorz Brychczyński**

*V-ce Przewodniczący*

*Krajowej Sekcji Lotniczej i Technik Kosmicznych*

**ZALĄCZNIK NR 1**  
**Tabela nr 2**

Klasa	Kategoria	Podkategoria		Ograniczenia <sup>2)</sup>
<b>UL.</b> 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
	<b>K4</b> <b>A. Amatorska</b> <b>E. Eksperymentalna</b> <b>H. Historyczna</b> <b>K. Kwalifikowane</b> <b>R. Replika</b>	Ultralekki: UL-A. Samolot UL-G. Szybowiec (E0/E1/E2) UL-MG. Motoszybowiec U L-H. Śmigłowiec UL-AG. Wiatrakowiec U L-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	<b>Statki powietrzne na podstawie Art. 2 pkt 3 ppkt. D. rozporządzenia 2018/1139</b>
	<b>K6</b> <b>A. Amatorska</b> <b>E. Eksperymentalna</b> <b>H. Historyczna</b> <b>K. Kwalifikowane</b> <b>R. Replika</b>	Ultralekki: UL-A. Samolot UL-G. Szybowiec (E0/E1/E2) UL-MG. Motoszybowiec U L-H. Śmigłowiec UL-AG. Wiatrakowiec U L-B. Balon (F/T) UL-AS. Sterowiec		<b>Statki powietrzne na podstawie Art. 2 pkt 8 rozporządzenia 2018/1139</b>
	K5. Niekwalifikowana	UL-P25. Spadochron towarowy <sup>4)</sup>		MTOM ≤ 25 kg
		UL-70. Jednoosobowe bez napędu <sup>5)</sup>		masa własna ≤ 70 kg
		UL-115. Jednoosobowe z napędem <sup>6)</sup>		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 <sup>3</sup> maksymalna długość uwięzi 50 m
		UL-T1. Statek powietrzny na uwięzi		MTOM ≤ 1 kg

Kategoria	Szczegółowe warunki i wymagania
<b>K4.</b> <b>Kwalifikowana</b>	<p><b>1. Załogowy statek powietrzny:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;</li> <li>2) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;</li> <li>3) spełniający odpowiednio warunki określone w tabeli nr 3 dla poszczególnych podkategorii urządzeń latających, o których mowa w tabeli nr 1;  Lub  Statki powietrzne na podstawie Art. 2 pkt 3 ppkt. D. rozporządzenia 2018/1139</li> <li>4) niesklasyfikowany jako urządzenie latające kategorii K5 albo K6;</li> <li>5) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.</li> </ol> <p><b>2. Statek powietrzny:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) będący: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) spadochronem osobowym: ratowniczym, głównym, zapasowym albo</li> <li>b) spadochronowym systemem ratowniczym, albo</li> <li>c) spadochronem towarowym;</li> </ol> </li> <li>2) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;</li> <li>3) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;</li> <li>4) niesklasyfikowany jako urządzenie latające kategorii K5 albo K6;</li> <li>5) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze</li> </ol>

## Tabela nr 2

K6. Kwalifikowana	<p>1. Załogowy statek powietrzny:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;</li><li>2) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;</li><li>3) spełniający odpowiednio warunki określone w tabeli nr 3 dla poszczególnych podkategorii urządzeń latających, o których mowa w tabeli nr 1;</li></ol> <p style="text-align: center;">lub</p> <p style="text-align: center;"><b>Statki powietrzne na podstawie Art. 2 pkt 8 rozporządzenia 2018/1139</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>4) niesklasyfikowany jako urządzenie latające kategorii K5 albo K4;</li><li>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 &gt; 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;</li><li>6) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.</li></ol> <p>2. Statek powietrzny:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>6) będący:<ol style="list-style-type: none"><li>a) spadochronem osobowym: ratowniczym, głównym, zapasowym albo</li><li>b) spadochronowym systemem ratowniczym, albo</li><li>c) spadochronem towarowym;</li></ol></li><li>7) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;</li><li>8) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;</li><li>9) niesklasyfikowany jako urządzenie latające kategorii K5 albo K4;</li><li>10) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze</li></ol>
----------------------	--

Tabela nr 3

Kategoria	Podkategoria	Liczba miejsc	Ograniczenia
K4	UL-A. Ultralekki samolot	jednomiejscowy lądowy	$MTOM \leq 300 \text{ kg} + 15 \text{ kg}$ jeśli posiada spadochron $V \leq 35$ węzłów CAS
		Dwumiejscowy lądowy	$MTOM \leq 450 \text{ kg} + 25 \text{ kg}$ jeśli posiada spadochron $V \leq 35$ węzłów CAS
		jednomiejscowy przeznaczony do lądowania na wodzie	$MTOM \leq 330 \text{ kg} + 15 \text{ kg}$ jeśli posiada spadochron $V \leq 35$ węzłów CAS
		Dwumiejscowy przeznaczony do lądowania na wodzie	$MTOM \leq 495 \text{ kg} + 25 \text{ kg}$ jeśli posiada spadochron $V \leq 35$ węzłów CAS
K6		jedno- albo dwumiejscowy lądowy <sup>1)</sup>	$MTOM \leq 600 \text{ kg}$ $V \leq 45$ węzłów CAS <sub>50</sub>
		jedno- albo dwumiejscowy przeznaczony do lądowania na wodzie <sup>3)</sup>	$MTOM \leq 650 \text{ kg}$ Vs $V_0 \leq 45$ węzłów CAS