



## Zespół Do Spraw Lotnictwa Ultralekkiego

Dwa lata pracy nad zmianami w klasyfikacji statków powietrznych, czyli kropla drąży skałę.



Kilka dni temu ukazała się w [dlapilota.pl](http://dlapilota.pl) informacja o zmianie klasyfikacji statków powietrznych. Czym ona jest tak naprawdę? Co nam, lotnikom daje i dlaczego była potrzebna?

Myślę, że tuż przed jej wejściem w życie warto o tym powiedzieć kilka słów, jak również o tym jak to było, że w ogóle do niej doszło. No bo przecież nikt z nas chyba nie wierzy, że takie rzeczy wymyśla jakiś minister :)

Przez ostatnie dwa lata Zespół Do Spraw Lotnictwa Ultralekkiego działający w ramach Krajowej Sekcji Lotniczej Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji intensywnie pracował nad fundamentami do nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury, które zmienia klasyfikację statków powietrznych. Głównym celem było uproszczenie procedur związanych z rejestracją używanych maszyn, a co za tym idzie poprawa dostępności rynku ultralekkich statków powietrznych.

W efekcie tych działań, w dniu 23 stycznia 2025 w Dzienniku Ustaw opublikowano nowe przepisy, które wprowadzają między innymi tzw. „prawo dziadka” – przełomową zmianę w podejściu do ultralekkich statków powietrznych.

## **Konsultacje społeczne – początek prac nad zmianami**

Wszystko zaczęło się w styczniu 2023 roku od przeprowadzenia konsultacji społecznych. SITK zaprosił wtedy do współpracy szerokie kręgi środowiska lotniczego, w tym właścicieli statków powietrznych, pilotów, mechaników, przedstawicieli firm serwisowych, a także organizacje zrzeszające pasjonatów i profesjonalistów lotnictwa ultralekkiego. Celem konsultacji było zidentyfikowanie najważniejszych problemów, z jakimi boryka się branża, oraz zebranie uwag na temat proponowanych zmian.

Wieczorową porą, na komunikatorze Google Meet odbywały się spotkania, na których padały nie zawsze cenzuralne słowa. Jedni wylewali swoje żale, inni przytaczali opowieści z życia niczym z filmów Stefana Barei, jeszcze inni demonstrowali swoje lekceważenie dla prawa, które działa przeciwko lotnikom. Było bardzo dużo emocji, frustracji, padały bardzo mocne sformułowania, a historie opowiadane przez pilotów, którzy mieli okazję latać pod nadzorem innych krajów tylko dopełniały kielich goryczy.

Kiedy doszło do etapu, że już wszyscy wiedzieli, że jest źle, zaczęliśmy zbierać propozycje co należy zmienić żeby było dobrze. Każdy mógł się wypowiedzieć, sensownie lub nie, a opinie wyrażone podczas całego procesu zostały później podzielone i posegregowane według kategorii i tematów. Okazało się, że ta część konsultacji tradycyjnie cieszyła się znacznie mniejszą popularnością i niższą frekwencją. To poniekąd powszechna dość cecha ludzka, narzekających jest zawsze wielu, osób mających propozycję rozsądnych zmian już mniej. Nie mniej jednak udało się w całym procesie znaleźć grono, które widziało możliwość naprawy istniejącej sytuacji.

## **Raport z konsultacji – wskazówki i rekomendacje**

Konsultacje okazały się w sumie niezwykle owocne. Na kilkunastu stronach uwag znalazły się tematy dotyczące nadzoru, instruktorów, zasad wykonywania operacji lotniczych, ich bezpieczeństwa, badań medycznych, szkoleń, ubezpieczeń, ewidencji statków powietrznych, podzespołów, dostępu do informacji, propozycje uproszczenia procedur rejestracyjnych oraz wprowadzenia jednoznacznych zasad dotyczących dokumentacji maszyn, które były wcześniej użytkowane pod nadzorem innych państw.

Najważniejszą sprawą okazała się jednak błędna, zdaniem respondentów, klasyfikacja niektórych statków i w efekcie niemożliwość rejestracji używanego, fabrycznie wyprodukowanego, ultralekkiego statku powietrznego na podstawie zwyczajowo posiadanych przez niego dokumentów, gdyż poprzednia nowelizacja prawa wprowadziła dodatkowy obowiązek niespełnialny dla większości używanych maszyn.

Obowiązujące przepisy utrudniały legalne wprowadzenie ich do polskiego rejestru, co z kolei wpływało negatywnie na rozwój całego rynku. Pokłosiem tej sytuacji był fakt, że większość ultralekkich statków była przez pilotów po prostu rejestrowanych za granicą, gdzie takich utrudniających przepisów nie było. Podgrzewało to niekorzystnie atmosferę w środowisku stawiając ULC w pozycji „prześladowcy” pilotów i właścicieli. Negatywnie wpływało to również na rynek lotniczy zniechęcając młodych ludzi do robienia świadectw kwalifikacji, gdyż możliwość późniejszego łatwego latania własnym ultralajtem była co najmniej wątpliwa.

Jednym z kluczowych wniosków płynących z raportu była więc pilna potrzeba stworzenia narzędzi, które umożliwią bezproblemową rejestrację statków powietrznych zakupionych w krajach EFTA (Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu) na podstawie wydanych tam dokumentów dopuszczających, co dotyczyło przede wszystkim wszystkich starszych, używanych modeli. Nie mogło to jednak odbyć się z obniżeniem standardów bezpieczeństwa.

Jak widać misja nie była łatwa, a wnioski z konsultacji stały się fundamentem dalszych prac i podstawą dla opracowania kolejnych etapów zmian.

## **Rejestracja używanych statków powietrznych – kamienista droga pod górę**

Rozpoczęły się spotkania panelowe, które miały na celu ustalenie zasadności i szczegółów proponowanych rozwiązań. Początkowo SITK pracowało we własnym gronie próbując ocenić techniczną możliwość wprowadzenia takiej zmiany w oparciu o istniejący porządek prawny. Następnie, mając już wstępne propozycje, Zespół UL skontaktował się z Urzędem Lotnictwa Cywilnego, aby rozpocząć współpracę w zakresie opracowania nowego podejścia do rejestracji. Początkowo nie spotkało się to z miłym przyjęciem. Społeczne, oddolne ruchy mają w Polsce niestety złą tradycję, gdyż często działania te kończyły się na nierealnych roszczeniach, które wbrew obowiązującemu prawu próbowały przemeblować całą branżę. Nie pomagało to w debacie, ale kropla draży skałę i po pierwszych, chłodnych kontaktach udało się nam znaleźć z ULC wspólny język.

## **Spotkania z Urzędem Lotnictwa Cywilnego – wypracowanie konkretnych rozwiązań**

Spotkania Zespołu UL Krajowej Sekcji Lotniczej SITK z przedstawicielami Urzędu Lotnictwa Cywilnego były kluczowym elementem całego procesu legislacyjnego. Początkowe różnice zdań, całkowicie różne widzenie niektórych aspektów lotnictwa przez środowisko i ULC, sprawiały, że uzgodnienie wspólnego stanowiska zajęło sporo czasu. Rozmowy były długie i czasami również emocjonalne. Na szczęście w ULC pracują też jeszcze lotnicy. To z nimi, po skupieniu się na merytoryce i szerszym spojrzeniu na problem udało się nawiązać porozumienie. Tu należą się podziękowania zarówno dla Dyrektora Departamentu Techniki jak i ówczesnych Prezesów ULC, którzy dostrzegli w działaniach Krajowej Sekcji Lotniczej szansę na wspólne uporządkowanie przepisów dla dobra lotników. Nastąpił przełom w rozmowach i po kilkukrotnych korektach dokumentu udało się wreszcie znaleźć rozsądny kompromis, który trafił później na długą ścieżkę prawną.

## **„Prawo dziadka” – przełomowa zmiana**

Na czym polegają więc te wiekopomne zmiany? Z perspektywy „ultralajtów” najistotniejsze jest chyba wprowadzenie tzw. „prawa dziadka” jak je ładnie nazwał p. Prezes Andrzej Kotwica. Pozwala ona na wprowadzenie do polskiego rejestru w kategorii statków kwalifikowanych na przykład nieprodukowanego od lat, ale fabrycznego samolotu, który kupimy od kogoś w innym kraju. Czyli ma być jak z samochodem. Jeśli jeździł w Niemczech, u nas też może. Do tej pory polski nadzór wymagał uzyskania własnego, krajowego certyfikatu. Teraz, jeśli samolot będzie miał taki certyfikat w kraju EFTA – ULC uzna go na podstawie nowego rozporządzenia. Żeby nie było za łatwo – dotyczy to statków powietrznych sprzed tzw. „opt-outu”, czyli będących wyjętymi spod nadzoru EASA na podstawie tzw. „Aneksu 2”, który stał się później „Aneks 1”. Pozostaje tam MTOM 450kg powiększony o niezbędne akcesoria (BRS, pływak itp.), co podnosi odpowiednio masę.

A co z 600kg? - spytaście.. A, to już inne wyłączenie i inne warunki rejestracji. Opt out to wyłączenie spod nadzoru EASA na podstawie punktu 8 artykułu 2. Z racji, że jest ono nowe – dotyczy też głównie nowych statków, a każdy aktualny producent dba o to aby jego statek miał kwit pozwalający na jego sprzedaż i użytkowanie w określonych nadzorach.

I to był właśnie główny przedmiot rozmów, główna bariera mentalna dla prawników, niektórych urzędników, ale też dla lobbystów, którzy – nie ukrywajmy – nie zawsze liczą się z potrzebami środowiska.

## Proces legislacyjny i finalizacja projektu

Po opracowaniu projektu zmian w rozporządzeniu, Urząd Lotnictwa Cywilnego przekazał je do Ministerstwa Infrastruktury skąd trafiły do Rządowego Centrum Legislacyjnego. Prace nad projektem były długie i wymagały kilku iteracji poprawek, zanim dokument został zaakceptowany przez wszystkie zainteresowane strony.

Tu koniecznie należy wspomnieć o spotkaniu jakie na samym finale zostało zorganizowane w Ministerstwie Infrastruktury z udziałem Dyrektora Departamentu Lotnictwa, Ministra, Prezesów i Dyrektorów Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz społeczników, w tym nas, Krajowej Sekcji Lotnictwa SITK. Mogliśmy po raz ostatni spojrzeć na proponowane rozwiązania i wyjść z sali z poczuciem, że wszyscy będą zadowoleni. Może nie w stu procentach, ale robimy wreszcie pierwszy krok z wielu.

Ostateczna wersja projektu została zatwierdzona i opublikowana w Dzienniku Ustaw, co oznacza, że zmiany wejdą w życie. Czy jest to rozwiązanie idealne? Na pewno nie, ale na teraz, tuż przed sezonem lotniczym porządkuje ono sprawy na tyle, że wielu z nas będzie mogło odetchnąć z ulgą, zanieść/wysłać papiery na Flisa, dostać swoje polskie znaki, zatankować i po sprawdzeniu odstoju paliwa krzyknąć wreszcie „od śmigła” za sterami swojego samolotu.

Zauważcie, że wchodzące zmiany w przepisach mają ogromne znaczenie nie tylko dla właścicieli statków powietrznych, ale także dla przyszłości całej gałęzi lotnictwa ultralekkiego. Jeśli łatwiej będzie posiadać i zarejestrować samolot, to zwiększy się na nie popyt. Zarobią ośrodki szkolenia, pośrednicy sprowadzający samoloty, producenci akcesoriów, wyposażenia, mechanicy, a przede wszystkim będzie nas coraz więcej, a posiadanie własnego samolotu ultralekkiego nie będzie drogą ekstrawagancją i jednocześnie drogą przez mękę tylko, mam nadzieję, normalną rzeczywistością dostępną dla każdego chętnego. Kto wie, może nawet z czasem dziennikarze głównego nurtu słowo „awionetka” zastąpią nowym dla nich terminem „ultralajt” ?

Warszawa 29.01.2025

***Andrzej Fiolek***

***Szef Zespołu Do Spraw Lotnictwa Ultralekkiego  
Krajowa Sekcja Lotnicza SITK RP***