

Warszawa, dnia 7 czerwca 2022 r.

Poz. 36

**WYTYCZNE NR 8  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 6 czerwca 2022 r.

**w sprawie warunków włączenia statków powietrznych klasy urządzenie latające do kategorii Amatorska (K6A)**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z 2021 r. poz. 784 i 847 i 1898 oraz z 2022 r. poz. 655), ogłasza się, co następuje:

**§ 1.** Wydaje się wytyczne dotyczące włączenia statku powietrznego, o którym mowa w pkt 1 lit. c załącznika I do 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”, do kategorii Amatorska (K6A) w klasie statków powietrznych - Urządzenie latające (UL), zwane dalej „urządzeniem latającym kategorii K6A”.

**§ 2. 1.** Urządzenie latające kategorii K6A oznacza załogowy statek powietrzny, w tym statek powietrzny zbudowany z podzespołów i części dostarczonych w postaci zestawu do samodzielnego montażu:

- 1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;
- 2) który nie jest objęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”;
- 3) który spełnia warunki określone w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1568) wydanym na podstawie art. 33 ust. 1 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, tj.:
  - a) który został co najmniej w 51 % zadań związanych z jego wytworzeniem i złożeniem wykonany w pojedynczym egzemplarzu<sup>1)</sup> przez:

---

<sup>1)</sup>Jakakolwiek próba wyprodukowania powtarzających się egzemplarzy przez tego samego budowniczego nie będzie kwalifikować się do rozpatrzenia zgodnie z niniejszymi warunkami uznania statku powietrznego za statek powietrzny zbudowany jako konstrukcja amatorska, a statki powietrzne będą uznane za seryjne z pierwszym zbudowanym egzemplarzem. Statek powietrzny, na którym wprowadzono zmiany, które zgodnie z przepisami rozporządzenia 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 2019 r. poz. 1497) kwalifikują się jako zmiany drobne, uznaje się za seryjnie zbudowany z pierwszym zbudowanym egzemplarzem. Patrz również § 9 ust. 2.

- amatora<sup>2)</sup>, będącego osobą fizyczną, która nie prowadzi działalności w zakresie wytwarzania statków powietrznych, albo
  - nienastawione na zys stowarzyszenie amatorów, do którego mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. – Prawo o stowarzyszeniach (Dz. U. z 2020 r. poz. 2261),
- b) jest używany przez jego budowniczego lub właściciela na własny użytek, wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych, a nie w jakichkolwiek celach zarobkowych<sup>3)</sup>.

2. Przez budowniczego<sup>4)</sup> urządzenia latającego kategorii K6A należy rozumieć osobę albo podmiot, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3 lit. a.

3. W przypadku zbycia urządzenia latającego kategorii K6A, które zostało już dopuszczone do lotu, jego nabywca i sposób użytkowania muszą spełniać warunki określone w ust. 1 pkt 3, z tym, że nabywca, nie jest uznawany za budowniczego.

**§ 3. 1.** Budowniczy urządzenia latającego rejestruje wszystkie czynności podjęte podczas jego budowy. Zapisy, wykonane w sposób trwały, stanowią część dokumentacji historycznej statku powietrznego<sup>5)</sup>.

2. W przypadku nabycia urządzenia latającego kategorii K6A, którego budowa nie została zakończona, zbywca przekazuje nabywcy wszystkie zapisy dotyczące projektu oraz budowy i montażu, o których mowa w ust. 1, w tym rachunki za materiały, dziennik budowy statku powietrznego<sup>6)</sup>, książki (jeśli są wymagane na danym etapie budowy) statku powietrznego, silnika i śmigła, deklaracje zgodności podzespołów i części, w celu ustalenia, czy będą spełnione warunki, o których mowa w § 2 ust. 1.

3. W przypadkach nabycia urządzenia latającego kategorii K6A, w których statek powietrzny uznano za niezdatny do lotu, lub gdy stanu zdatności do lotu statku powietrznego nie można ustalić przy użyciu istniejącej dokumentacji, nowy właściciel jest odpowiedzialny za określenie, jakie inspekcje i testy zostaną przeprowadzone w celu wykazania, że statek powietrzny jest zdalny do lotu. Należy zwrócić szczególną uwagę na krytyczne dla bezpieczeństwa cechy projektu.

---

<sup>2)</sup> Dopuszcza się współwłasność osób fizycznych (w liczbie nie większej niż 5 osób), z których każda spełnia warunek, że nie prowadzi działalności w zakresie wytwarzania statków powietrznych. Umowa współwłasności określa wielkość udziału poszczególnych osób, który wynosi nie mniej niż 1/5 z 51 % zadań związanych z wytworzeniem i złożeniem statku powietrznego, potwierdzonych np. wpisem w dzienniku budowy.

<sup>3)</sup> Używanie statku powietrznego przez jego budowniczego lub właściciela na własny użytek, wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych, a nie w jakichkolwiek celach zarobkowych obejmuje również zbycie statku powietrznego. Wartość rynkowa statku powietrznego powinna wynikać z oceny np. dla potrzeb ubezpieczenia. Sprzedaż samolotu w celu uzyskania zysku skutkuje, że traci on status konstrukcji amatorskiej.

<sup>4)</sup> Budowniczy urządzenia latającego budowanego amatorsko może być określany również mianem wykonawcy, w odróżnieniu od producenta statku powietrznego w rozumieniu przepisów rozporządzenia wydanego na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.

<sup>5)</sup> Może się zdarzyć, że jeśli wystąpi jakiś problem podczas użytkowania urządzenia latającego, jego właściciel będzie musiał być w stanie prześledzić czynności podjęte podczas budowy.

<sup>6)</sup> Zaleca się stosowanie wydanego przez UK CAA CAP 659 Amateur-Built Aircraft, w tym, w celu dokumentowania budowy statku powietrznego dziennika budowy np. w formie uwzględniającej elementy listy kontrolnej określonej w tabeli nr 1. Akceptowalne jest prowadzenie dokumentacji z budowy w formie dokumentacji fotograficznej albo nagrania video uzupełniającej zapisy dziennika budowy, z tym, że zdjęcia które nie dokumentują procesu budowy nie będą uwzględniane.

4. Właściciel urządzenia latającego, o którym mowa w ust. 3, zapewnia, że inspekcje oraz zakres prac naprawczych określony na podstawie tych inspekcji, wykonanie tych prac oraz wymaganej obsługi technicznej zostaną przeprowadzone zgodnie z przepisami, o których mowa w załączniku nr 5a rozporządzenia 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 2019 r. poz. 1497), zwanego dalej „rozporządzeniem wyłączającym”<sup>7)</sup>.

§ 4. 1. W celu zakwalifikowania urządzenia latającego do kategorii K6A spełnienie warunków, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 3 lit. a, powinno zostać udokumentowane, na przykład poprzez zapisy w dzienniku budowy statku powietrznego.

2. Przy budowie albo montażu urządzenia latającego kategorii K6A dopuszczalne jest zlecenie wykonania zadań związanych z wytworzeniem i złożeniem na zasadach komercyjnego wsparcia, ale nie może to mieć wpływu na spełnienie warunków, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 3 lit. a<sup>8)</sup>.

3. Zlecenie usług projektowych albo wykonania czynności w zakresie oceny zdatności do lotu nie stanowi spełnienia warunku, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3 lit. a.

§ 5. 1. Do urządzenia latającego dostarczanego w postaci zestawu do samodzielnego montażu mają zastosowanie przepisy dotyczące wyrobu produkowanego seryjnie innego niż kompletne urządzenie latające, określone w załączniku nr 5a rozporządzenia wyłączającego.

2. Zestaw musi być dostarczony z deklaracją zgodności, o której mowa w pkt 2 załącznika nr 5a rozporządzenia wyłączającego, potwierdzającą spełnienie wymagań przez wyrób, będącą jednocześnie oświadczeniem jego producenta, że dany zestaw został wyprodukowany zgodnie z typem, dla którego wydano dokument definiujący ten zestaw i określający poziom spełnienia wymagań.

3. Deklaracja zgodności, o której mowa w pkt 2 załącznika nr 5a rozporządzenia wyłączającego, w przypadku zestawu do samodzielnego montażu, albo inny dokument wydany przez producenta zestawu, określa również sposób spełnienia warunku, że co najmniej 51 % zadań związanych z wytworzeniem i złożeniem będzie zrealizowane przez budowniczego urządzenia latającego.

4. W przypadku, gdy producent zestawu do samodzielnego montażu nie wydał dokumentu, o którym mowa w ust. 3, budowniczy urządzenia latającego przed przystąpieniem do realizacji zadań związanych z jego wytworzeniem i złożeniem przygotowuje taki dokument w uzgodnieniu z podmiotem oceniającym zdatność do lotu, o którym mowa w § 7 ust. 1<sup>9)</sup>.

5. Do urządzenia latającego kategorii K6A, które zostało zbudowane z zestawu do samodzielnego montażu mają zastosowanie wszystkie wymagania w zakresie utrzymania ciągłej zdatności do lotu określone przez właściwy organ lub upoważniony podmiot, który uznał lub zatwierdził projekt typu dla zestawu.

§ 6. 1. Budowniczy urządzenia latającego kategorii K6A, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3 lit. a, nie jest producentem statku powietrznego w rozumieniu przepisów rozporządzenia wyłączającego.

---

<sup>7)</sup>Podczas procesu inspekcji i napraw zaleca się odniesienie do okólnika doradczego AC No: 43.13-1B Acceptable methods, techniques, and practices - aircraft inspection and repair. Okólnik doradczy (AC) zawiera metody, techniki i praktyki akceptowalne w zakresie inspekcji i naprawy statków powietrznych bez kabiny ciśnieniowej, tylko w przypadku, gdy brak jest instrukcji producenta dotyczących naprawy lub obsługi technicznej. Dane te dotyczą generalnie drobnych napraw. Naprawy zidentyfikowane w ww. AC mogą być również wykorzystane jako podstawa do zatwierdzenia przez podmioty upoważnione do tego na podstawie przepisów rozporządzenia wyłączającego dla poważnych napraw. Dane naprawy mogą być również użyte jako dane zatwierdzone, gdy: a) użytkownik uznał, że jest to odpowiednie dla naprawianego produktu, b) ma bezpośrednie zastosowanie do dokonywanej naprawy, oraz c) nie jest to sprzeczne z danymi producenta.

<sup>8)</sup>Na przykład, jeżeli zestaw zawiera 40 procent produkcji / montażu statku powietrznego wykonanego przez producenta zestawu, zadania produkcyjne i montażowe, które mogą być zlecone odpłatnie do wykonania innemu podmiotowi nie mogą przekroczyć 9 % zadań związanych z wytworzeniem i złożeniem statku powietrznego.

<sup>9)</sup>Zaleca się stosowanie wydanego przez UK CAA CAP 659 Amateur-Built Aircraft, w tym, w celu dokumentowania spełnienia warunku, że co najmniej 51 % zadań związanych z wytworzeniem i złożeniem będzie zrealizowane przez budowniczego urządzenia latającego, np. w formie listy kontrolnej określonej w tabeli nr 1.

2. Budowniczy urządzenia latającego kategorii K6A zapewnia dla budowanego urządzenia latającego spełnienie wszystkich mających zastosowanie wymagań dla urządzenia produkowanego w pojedynczym egzemplarzu określonych w rozporządzeniu wyłączającym. Zastosowanie mają wszelkie warunki lub ograniczenia, w tym ograniczenia w zakresie zdatności do lotu, określone dla urządzenia latającego albo jego podzespołów przez ich producenta.

3. W przypadku, gdy statek powietrzny został dostarczony w postaci zestawu do samodzielnego montażu, oprócz wymagań, o których mowa w ust. 2, jego budowniczy zapewnia spełnienie wszystkich wymagań i wskazówek określonych w instrukcjach dostarczonych przez producenta zestawu.

4. Podczas budowy statku powietrznego konstrukcji amatorskiej można wykorzystywać nowe albo używane podzespoły lub części wyprodukowane w celach komercyjnych, w tym podzespoły wyprodukowane dla innych typów statków powietrznych, w tym statków powietrznych certyfikowanych. W przypadku wykorzystywania używanych podzespołów lub części muszą one być poddane ocenie potwierdzającej ich zdatność do lotu oraz stan zapewniający bezpieczne użytkowanie urządzenia latającego według kryteriów wymagań technicznych przyjętych dla tego podzespołu, części albo statku powietrznego, dla którego zostały wyprodukowane.

§ 7. 1. W przypadku urządzenia latającego budowanego jako konstrukcja amatorska, które podlega obowiązkowi wpisu do ewidencji statków powietrznych, o której mowa w § 5 ust. 1 rozporządzenia wyłączającego, zwanej dalej „ewidencją”, innego niż urządzenie latające kategorii Niekwalifikowana (K5), budowniczy urządzenia latającego, zapewnia, że zdatność do lotu budowanego urządzenia latającego zostanie poświadczona przez podmiot oceniający zdatność do lotu zgodnie z przepisami, o których mowa w załączniku nr 5a rozporządzenia wyłączającego.

2. Podmiot oceniający zdatność do lotu, potwierdza spełnienie wymagań technicznych przyjętych dla urządzenia latającego oraz pozytywne wyniki prób, o których mowa w pkt 6.2.17 załącznika nr 5a rozporządzenia wyłączającego, chyba, że taka ocena została zastrzeżona przez producenta zestawu do samodzielnego montażu albo właściciela projektu typu zestawu lub urządzenia latającego dla podmiotu przez niego upoważnionego.

3. W przypadku, gdy dla zestawu do samodzielnego montażu została wydana deklaracja zgodności, o której mowa w pkt 2 załącznika nr 5a rozporządzenia wyłączającego, oraz certyfikat typu albo inny równoważny dokument uznania zdatności do lotu tego zestawu, dokumenty te stanowią potwierdzenie, że próby, o których mowa w pkt 6.2.17 załącznika nr 5a rozporządzenia wyłączającego, zostały przeprowadzone z wynikiem pozytywnym.

4. W przypadku urządzenia latającego, o którym mowa w ust. 1, spełnianie wymagań technicznych musi być potwierdzone na wcześniej ustalonych etapach budowy, gdzie podpis podmiotu oceniającego zdatność do lotu w dzienniku budowy, potwierdza, że określone prace zostały wykonane zgodnie z projektem, użyto właściwych materiałów, podzespoły i części są zgodne z rysunkami i spełniają kryteria zdatności do lotu, a ich jakość jest zadowalająca i zapewnia bezpieczne użytkowanie urządzenia latającego.

§ 8. 1. W przypadku urządzenia latającego kategorii K6A, w dokumentach takich jak zgłoszenie o wpisanie urządzenia latającego (dokonanie zmiany danych) do ewidencji, świadectwo ewidencji oraz książka urządzenia latającego w polu przeznaczonym do wpisania producenta (wytwórca) należy określić jego budowniczego (wykonawcę)<sup>10</sup>.

2. W przypadku urządzenia latającego kategorii K6A zbudowanego z zestawu do samodzielnego montażu, w dokumentach, o których mowa w ust. 1, należy określić również producenta zestawu oraz podstawowe dane techniczne zestawu pozwalające określić jego rodzaj i charakterystykę takie jak: typ, numer fabryczny, datę produkcji<sup>11</sup>.

3. Do zgłoszenia o wpisanie do ewidencji nowo zbudowanego urządzenia latającego kategorii K6A, oprócz informacji wymaganej zgodnie ze zgłoszeniem, oraz informacji, o której mowa w ust. 2, należy załączyć kopie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań włączenia statku powietrznego do urządzeń latających kategorii K6A, o których mowa w wytycznych, takich jak:

<sup>10</sup>) W książce urządzenia latającego pole „producent kompletnego urządzenia latającego” można pozostawić puste ponieważ zostało wydzielone dodatkowe pole dla określenia budowniczego (wykonawcy) konstrukcji amatorskiej.

<sup>11</sup>) W książce urządzenia latającego dane te należy wpisać jako dane głównego podzespołu, na którym powstaje siła nośna, a w świadectwie ewidencji określić je w polu adnotacje.

- 1) deklaracja zgodności, o której mowa w pkt 2 załącznika nr 5a rozporządzenia wyłączającego, oraz certyfikat typu albo inny równoważny dokument uznania zdatności do lotu zestawu do samodzielnego montażu, w przypadku wykorzystania go do budowy urządzenia latającego,
- 2) dokument, o którym mowa w § 5 ust. 4, określający sposób spełnienia warunku, że statek powietrzny będzie zbudowany co najmniej w 51 % przez budowniczego, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3 lit. a,
- 3) dziennik budowy statku powietrznego potwierdzający spełnienie warunku, o którym mowa w pkt 1, oraz spełnienie wymagań technicznych w sposób określony w § 6 albo inne dokumenty potwierdzające spełnienie tych wymagań.

4. Do zgłoszenia o wpisanie do ewidencji używanego urządzenia latającego kategorii K6A pochodzącego z importu, gdy zgłaszający nie jest budowniczym tego urządzenia, zamiast dokumentów, o których mowa w ust. 3, dopuszcza się złożenie dokumentu zdatności do lotu wydanego przez państwo poprzedniej rejestracji, z którego wynika, że statek powietrzny jest sklasyfikowany i dopuszczony do użytkowania jako konstrukcja amatorska.

5. Niezależnie od wymagań określonych w ust. 3 i 4, w przypadkach, w których statek powietrzny uznano za niezdatny do lotu w państwie eksportującym, lub gdy nie można ustalić na podstawie istniejącej dokumentacji stanu zdatności do lotu statku powietrznego, zastosowanie mają wymagania dotyczące inspekcji, wykonania prac naprawczych określonych na podstawie tych inspekcji oraz wymaganej obsługi technicznej, o których mowa w § 3 ust. 3 i 4. Do zgłoszenia o wpisanie urządzenia latającego do ewidencji należy załączyć dokumenty potwierdzające i poświadczające wykonane inspekcje, modyfikacje, naprawy i obsługę techniczną.

6. Niezależnie od wymagań dotyczących wpisania urządzenia latającego kategorii K6A do ewidencji, właściciel urządzenia latającego może zostać wezwany przez Prezesa Urzędu do udowodnienia, że jego statek powietrzny rzeczywiście został zbudowany amatorsko, w szczególności w przypadku jego sprzedaży za granicę.

**§ 9. 1.** Włączenie urządzenia latającego do kategorii K6A nie zastępuje procesu kwalifikacji i zatwierdzenia typu nowego statku powietrznego w kategorii Kwalifikowana (K4) lub zatwierdzenia zmiany statku powietrznego i nie może być prowadzone w takim celu.

2. Zbudowanie przez tego samego budowniczego, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3 lit. a, kolejnego egzemplarza urządzenia latającego, które zostało zakwalifikowane do kategorii K6A, oznacza produkcję seryjną i wyklucza zakwalifikowanie tego egzemplarza do kategorii K6A<sup>12)</sup>.

3. Budowniczy urządzenia latającego kategorii K6A może opracować własny projekt urządzenia latającego lub budować na podstawie istniejącego projektu, jeżeli posiada prawa do korzystania z tego projektu.

4. Z zastrzeżeniem § 6 ust. 4, urządzenie latające zbudowane z nowych lub używanych podzespołów i części wytworzonych na potrzeby projektu statku powietrznego, do korzystania z którego budowniczy urządzenia latającego nie posiada prawa, nie będzie kwalifikować się zgodnie z niniejszymi wytycznymi jako statek powietrzny zbudowany w kategorii K6A. W przypadku złożenia urządzenia latającego z podzespołów i części statku powietrznego objętego certyfikatem typu oznacza to nieuprawnione odtworzenie, budowę albo modyfikację statku powietrznego objętego certyfikatem typu.

**§ 10.** Urządzenie latające kategorii K6A, które podlega obowiązkowi wpisu do ewidencji, nie zostanie wpisane do tej ewidencji, jeżeli:

- 1) brak jest udokumentowania spełnienia warunków, określonych w niniejszych wytycznych, albo
- 2) zostało zbudowane albo nabyte przez podmiot inny niż podmiot, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3 lit. a.

**§ 11.** Wytyczne stosuje się do urządzenia latającego spełniającego warunki włączenia do kategorii kwalifikowanej (K4), niekwalifikowanej (K5), eksperymentalna (K6E) albo replika (K6R), określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych, jeżeli jego budowniczy spełnia warunki, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 3 lit. a.

---

<sup>12)</sup>Na przykład, budowane przez tego samego budowniczego nowe urządzenie latające, w którym wprowadzono zmiany takie jak zmiana sprzętu radiowego lub nawigacyjnego, czy zmianę, która nie ma znaczącego wpływu na masę, wyważenie, wytrzymałość konstrukcji, niezawodność albo właściwości użytkowe, uznaje się za seryjne z pierwszym zbudowanym egzemplarzem. Patrz również przypis nr 1.

§ 12. Wytycznych nie stosuje się do urządzeń latających składanych z odrębnych podzespołów, dla których producent tych podzespołów wydał deklarację zgodności, o której mowa w pkt 2 załącznika nr 5a rozporządzenia wyłączającego.

§ 13. Wytyczne wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa  
Cywilnego

**Piotr Samson**