

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2018 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów
ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia
warunków i wymagań dotyczących używania tych statków**

Na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089 oraz z 2018 r. poz. 138 i 650) zarządza się, co następuje:

§ 1. 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. ...) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do państwowych statków powietrznych innych niż bezzałogowe statki powietrzne o masie statku powietrznego gotowego do lotu (masie startowej) nie większej niż 150 kg, z zastrzeżeniem art. 1 ust. 6 ustawy.”;

2) w § 2:

a) w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy, z uwzględnieniem przepisów określonych w załącznikach nr 6–6b do rozporządzenia.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Wyłącza się zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż:

1) 150 kg używanych w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS,

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 działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

- 2) 25 kg używanych w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS
- przepisów art. 121 ust. 6 oraz art. 126 ust. 2–5 ustawy, z uwzględnieniem przepisów określonych w załącznikach nr 6–6b do rozporządzenia.”,
- c) w ust. 10 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) wykorzystywanych przez osoby biorące udział w zajęciach dydaktycznych lub wychowawczych prowadzonych:
- a) w ramach systemu oświaty lub przy wsparciu organizacji, osób prawnych lub jednostek, o których mowa w art. 2 i art. 3 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 59, 949 i 2203 oraz z 2018 r. poz. 650),
- b) przez szkoły wyższe, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2183 oraz z 2018 r. poz. 138, 398 i 650)
- jeżeli loty wykonywane w ramach tych zajęć nie są lotami polegającymi na świadczeniu usług lotniczych i są wykonywane zgodnie z przepisami określonymi w załączniku nr 6 do rozporządzenia.”,
- d) dodaje się ust. 12 w brzmieniu:
- „12. Wyłącza się zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 5 kg, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, przepisów:
- 1) art. 95 ust. 3 pkt 6, art. 96 ust. 1 pkt 7, art. 99 ust. 1 ustawy oraz pkt 1.3.1.5 i 1.3.1.6 załącznika nr 6 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. z 2017 r. poz. 288);
- 2) art. 105 ust. 1 ustawy, z wyłączeniem osób wykonujących operacje na podstawie posiadanego uprawnienia instruktora INS.”;
- 3) w § 4 w ust. 1:
- a) pkt 6 i pkt 7 otrzymują brzmienie:
- „6) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż:
- a) 150 kg używanych w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, albo

- b) 2 kg używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV – w celach rekreacyjnych lub sportowych – w załączniku nr 6 do rozporządzenia;
- 7) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż:
 - a) 150 kg używanych w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, albo
 - b) 2 kg używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV – w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe – w załączniku nr 6a do rozporządzenia;”
- b) dodaje się pkt 8 w brzmieniu:
 - „8) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 25 kg, używanych w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS z wyłączeniem bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 2 kg używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV – w załączniku nr 6b do rozporządzenia.”;
- 4) w § 5:
 - a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Urządzenia latające oraz bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej nie większej niż 25 kg, używane w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS, podlegają obowiązkowi wpisu do ewidencji statków powietrznych, zwanej dalej „ewidencją”, prowadzonej przez Prezesa Urzędu albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy, z wyjątkiem:”
 - b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Właściciel urządzenia latającego oraz bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1, wpisanego do ewidencji zgłasza zmiany danych wpisywanych do ewidencji w terminie 14 dni od dnia powstania tych zmian.

4. Wykreślenie urządzenia latającego oraz bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1, z ewidencji następuje:

 - 1) z urzędu – w przypadku zniszczenia lub stałej utraty zdolności do wykonywania lotów przez urządzenie latające albo bezzałogowy statek powietrzny, o którym mowa w ust. 1;

- 2) na wniosek właściciela urządzenia latającego oraz bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1.”;
- 5) w załączniku nr 6:
- a) tytuł załącznika otrzymuje brzmienie:
„Bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej nie większej niż 150 kg, używane wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS oraz bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej nie większej niż 2 kg używane w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV, w celach rekreacyjnych lub sportowych”;
 - b) pkt 1.1 otrzymuje brzmienie:
„1.1. Przepisy załącznika stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 150 kg, używanych w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS albo bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 2 kg używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV, w celach rekreacyjnych lub sportowych, zwanych dalej „modelami latającymi”.”;
 - c) w pkt 2:
 - ppkt 13 otrzymuje brzmienie:
„13) strefa R – (Restricted Area) – strefę ograniczoną”;
 - w ppkt 15 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się ppkt 16 i ppkt 17 w brzmieniu:
„16) operacje z widokiem z pierwszej osoby FPV – (First Person View) – operacje lotnicze, w których operator pilotuje model latający nie utrzymując z nim bezpośredniego kontaktu wzrokowego, określając jego położenie w przestrzeni powietrznej poprzez obraz przekazywany w czasie rzeczywistym na ziemię przez urządzenia zamontowane na pokładzie modelu latającego;
 - 17) bezpieczna odległość – odległość modelu latającego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt, umożliwiająca uniknięcie kolizji, wynikająca z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania lotu oraz rodzaju używanego modelu latającego i kwalifikacji operatora.”;
 - d) w pkt 4.1:

- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„Modelami latającymi wykonuje się operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS albo operacje z widokiem z pierwszej osoby FPV z zachowaniem następujących warunków:”
- ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS operator lub przynajmniej jeden obserwator utrzymuje kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z modelem latającym w celu określenia jego położenia względem operatora i w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt;”
- po ppkt 1 dodaje się ppkt 1a i ppkt 1b w brzmieniu:
„1a) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS wykonywanych bez obserwatora dopuszcza się chwilową utratę kontaktu wzrokowego z modelem latającym w przypadku:
 - a) dokonywania przez operatora kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem naziemnym modelu latającego,
 - b) przelotu za przeszkodą utrudniającą obserwację modelu latającego po wcześniejszym upewnieniu się, że przelot może odbyć się w sposób bezpieczny i z zachowaniem szczególnej ostrożności;
- 1b) w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV operator wykonuje lot:
 - a) do wysokości nie większej niż 50 m AGL,
 - b) w odległości poziomej nie większej niż 200 m od operatora,
 - c) w odległości poziomej nie mniejszej niż 100 m od zabudowy miejscowości, miast, d) osiedli lub od zgromadzeń osób na wolnym powietrzu;”
- ppkt 2 i ppkt 3 otrzymują brzmienie:
„2) zapewniając w każdej fazie lotu bezpieczną odległość poziomą od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt na wypadek awarii lub utraty kontroli nad modelem latającym;

- 3) zachowując odległość poziomą nie mniejszą niż 100 m od zabudowy miejscowości, miast, osiedli lub od zgromadzeń osób na wolnym powietrzu;”
- ppkt 9 otrzymuje brzmienie:
„9) w obszarze strefy R obejmującym przestrzeń powietrzną znajdującą się bezpośrednio nad terenem parku narodowego za zgodą zarządzającego danym parkiem narodowym i na warunkach przez niego określonych;”
- e) pkt 4.2 otrzymuje brzmienie:
„4.2. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 3 i 4, nie stosuje się w przypadku wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS modelami latającymi, których masa startowa nie przekracza 0,6 kg.”
- f) pkt 4.3 otrzymuje brzmienie:
„4.3 Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 6, 7, 10 i 11, nie stosuje się w przypadku wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS modelami latającymi, których masa startowa nie przekracza 0,6 kg, w przypadku wykonywania lotów w odległości większej niż 1 km od granicy lotniska lub poza terenem obiektów chronionych przez strefę P do wysokości nie większej niż 30 m lub do wysokości najwyższej przeszkody, w tym drzew lub obiektów budowlanych, znajdującej się w promieniu do 100 m od operatora.”
- g) w pkt 4.6:
– ppkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 1 lit. a i b, pkt 2 lit. a i b oraz pkt 3 lit. a–b ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2017 r. poz. 2213 oraz z 2018 r. poz. 138 i 650);”
- po ppkt 3 dodaje się ppkt 4–6 w brzmieniu:
„4) jednostkami wojskowymi i poligonami;
5) osobami i zgromadzeniami osób na wolnym powietrzu, niebędącymi w dyspozycji lub pod kontrolą operatora:
6) w strefie EP R40 Słupsk.”
- h) po pkt 4.6 dodaje się pkt 4.7 w brzmieniu:
„4.7. Loty nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, słuzami oraz innymi urządzeniami

znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności;”;

6) w załączniku nr 6a:

a) tytuł załącznika otrzymuje brzmienie:

„Bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej nie większej niż 150 kg, używane wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS oraz bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej nie większej niż 2 kg używane w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV, w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe”;

b) pkt 1.1 otrzymuje brzmienie:

„1.1. Przepisy załącznika stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 150 kg, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS albo bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 2 kg używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV, w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe.”;

c) w pkt 2:

– ppkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) strefa R – (Restricted Area) – strefę ograniczoną;”;

– po ppkt 16 dodaje się ppkt 17 i ppkt 18 w brzmieniu:

„17) operacje z widokiem z pierwszej osoby FPV (First Person View) – operacje lotnicze, w których operator pilotuje bezzałogowy statek powietrzny nie utrzymując z nim bezpośredniego kontaktu wzrokowego, określając jego położenie w przestrzeni powietrznej poprzez obraz przekazywany w czasie rzeczywistym na ziemię przez urządzenia zamontowane na jego pokładzie;

18) bezpieczna odległość – odległość bezzałogowego statku powietrznego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt, umożliwiająca uniknięcie kolizji, wynikająca z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania lotów oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji operatora.”;

d) w pkt 4.1:

- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„Bezzałogowymi statkami powietrznymi wykonuje się operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS lub operacje FPV z zachowaniem następujących warunków:”,
- ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS operator lub przynajmniej jeden obserwator utrzymuje kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym w celu określenia jego położenia względem operatora i w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt;”,
- po ppkt 1 dodaje się ppkt 1a i ppkt 1b w brzmieniu:
„1a) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS wykonywanych bez obserwatora, dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym w momencie:
 - a) dokonywania przez operatora kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem naziemnym bezzałogowego statku powietrznego,
 - b) przelotu za przeszkodą utrudniającą obserwację bezzałogowego statku powietrznego po wcześniejszym upewnieniu się, że przelot może odbyć się w sposób bezpieczny i z zachowaniem szczególnej ostrożności;
- 1b) w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV operator wykonuje lot:
 - a) do wysokości nie większej niż 50 m AGL,
 - b) w odległości poziomej nie większej niż 200 m od operatora,
 - c) w odległości poziomej nie mniejszej niż 100 m od zabudowy miejscowości, miast, osiedli lub od zgromadzeń osób na wolnym powietrzu;”,
- ppkt 2 i ppkt 3 otrzymują brzmienie:
„2) zapewniając pełną kontrolę lotu, w szczególności przez zdalne sterowanie przy użyciu fal radiowych;
- 3) zapewniając w każdej fazie lotu bezpieczną odległość od osób, pojazdów lub innych użytkowników przestrzeni powietrznej niebędących

w dyspozycji lub pod kontrolą operatora na wypadek awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;”;

– ppkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) w obszarze strefy R obejmującym przestrzeń powietrzną znajdującą się bezpośrednio nad terenem parku narodowego jedynie za zgodą zarządzającego danym parkiem narodowym i na warunkach przez niego określonych;”;

– po ppkt 8 dodaje się ppkt 8a w brzmieniu:

„8a) w strefie EP R40 Słupsk jedynie przez statki powietrzne, o których mowa w art. VII ust. 3 Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed raketami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed raketami balistycznymi, podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 234), za zgodą, o której mowa w tym przepisie;”;

– w ppkt 12:

– – lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 1 lit. a i b, pkt 2 lit. a i b oraz pkt 3 lit. a–b ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia;”;

– – dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) jednostkami wojskowymi i poligonami”;

– – w zdaniu wspólnym kropkę zastępuje się średnikiem,

– dodaje się ppkt 13 w brzmieniu:

„13) loty nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi i śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności.”;

- e) pkt 4.4 otrzymuje brzmienie:
„4.4. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 5, 6, 9 i 10, nie stosuje się w przypadku wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS bezzałogowymi statkami powietrznymi, których masa startowa nie przekracza 0,6 kg, w przypadku wykonywania lotów w odległości większej niż 1 km od granicy lotniska lub poza terenem obiektów chronionych przez strefę P i do wysokości nie większej niż 30 m lub do wysokości najwyższej przeszkody, w tym drzew lub obiektów budowlanych, znajdującej się w promieniu do 100 m od operatora.”,
- f) w pkt 5.1 po ppkt 5 dodaje się ppkt 6 w brzmieniu:
„6) wykonywanie lotów wyłącznie pod nadzorem osoby dorosłej w przypadku operatora będącego osobą małoletnią.”;
- 7) po załączniku nr 6a dodaje się załącznik nr 6b w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

MINISTER SPRAW

WEWNĘTRZNYCH I

ADMINISTRACJI

MINISTER SPORTU I TURYSTYKI

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury z dnia
2018 r. (Dz. U. poz. ...)

BEZZAŁOGOWE STATKI POWIETRZNE O MASIE STARTOWEJ NIE WIĘKSZEJ NIŻ
25 KG, UŻYWANE W OPERACJACH POZA ZASIĘGIEM WIDOCZNOŚCI
WZROKOWEJ BVLOS

Rozdział 1

Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 25 kg, używanych w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS.

1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów operacyjnych, specjalistycznych, eksperymentalnych lub doświadczalnych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot od obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Określenia

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) AMC Polska – (Airspace Management Cell) – Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
- 2) ATS – (Air Traffic Services) – służby ruchu lotniczego;
- 3) instytucja zapewniająca służbę ruchu lotniczego – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 4) kamizelka ostrzegawcza – odzież ostrzegawczą o intensywnej barwie w kolorze żółtym, czerwonym lub pomarańczowym noszoną na odzieży wierzchniej;
- 5) lot automatyczny – operacja lotnicza odbywająca się cyklicznie, na stałej trasie lub obszarze, w której bezzałogowy statek powietrzny w sposób automatyczny realizuje start i lądowanie w wyznaczonym miejscu oraz lot po zaprogramowanej trasie z zachowaniem możliwości niezwłocznego przejęcia zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym lub podjęcia innych działań na wypadek wystąpienia sytuacji niebezpiecznej;
- 6) operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS – (Beyond Visual Line of Sight Operation) – operacje, w których operator bezzałogowego statku powietrznego nie

utrzymuje bezpośredniego kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym;

- 7) operator – osobę zdalnie pilotującą bezzałogowy statek powietrzny albo nadzorującą i zarządzającą lotem bezzałogowego statku powietrznego lub grupą bezzałogowych statków powietrznych w lotach automatycznych poprzez system teleinformatyczny sterujący tymi statkami;
- 8) PKOB – Polska Klasyfikacja Obiektów Budowlanych wprowadzona rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 1999 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Obiektów Budowlanych (PKOB) (Dz. U. poz. 1316 oraz z 2002 r. poz. 170);
- 9) strefa ADIZ – (Air Defense Identification Zone) – strefę identyfikacji obrony powietrznej;
- 10) strefa ATZ – (Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego;
- 11) strefa CTR – (Control Zone) – strefę kontrolowaną lotniska;
- 12) strefa D – (Danger Area) – strefę niebezpieczną;
- 13) strefa MATZ – (Military Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego lotniska wojskowego;
- 14) strefa MCTR – (Military Control Area) – strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;
- 15) strefa P – (Prohibited Area) – strefę zakazaną;
- 16) strefa R – (Restricted Area) – strefę ograniczoną;
- 17) system teleinformatyczny – określony przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego zespół współpracujących ze sobą urządzeń informatycznych i oprogramowania, zapewniający przetwarzanie i przechowywanie, a także wysyłanie i odbieranie danych poprzez sieci telekomunikacyjne za pomocą właściwego dla danego rodzaju sieci telekomunikacyjnego urządzenia końcowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1907 i 2201 oraz z 2018 r. poz. 106, 138 i 650);
- 18) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania operatora lub zabezpieczenia i przystosowaniu miejsca startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego lub terenu, nad którym lot się odbywa, do warunków i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania lotu, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
- 19) środki komunikacji elektronicznej – rozwiązania techniczne systemu teleinformatycznego, w tym urządzenia teleinformatyczne i współpracujące z nimi

narzędzia programowe, umożliwiające indywidualne porozumiewanie się na odległość przy wykorzystaniu transmisji danych między systemami teleinformatycznymi;

- 20) wielowirnikowiec – wiropląt utrzymywany w locie głównie przez reakcję powietrza na więcej niż dwóch wirnikach nośnych;
- 21) bezpieczna odległość – odległość bezzałogowego statku powietrznego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt, umożliwiająca uniknięcie kolizji, wynikająca z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania lotów oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji operatora.

Rozdział 3

Odpowiedzialność

3.1. Operator:

- 1) zachowuje szczególną ostrożność, unika wszelkiego działania lub zaniechania działania, które mogłyby:
 - a) spowodować zagrożenie bezpieczeństwa, w tym zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego,
 - b) utrudniać ruch lotniczy,
 - c) zakłócić spokój lub porządek publiczny,
 - d) narazić kogokolwiek na szkodę,
 - e) utrudniać lub uniemożliwiać bezpieczne wykonywanie lotu i obserwację lub monitorowanie otoczenia bezzałogowego statku powietrznego za pomocą urządzeń zamontowanych na jego pokładzie lub będących jego wyposażeniem naziemnym, w szczególności kamery, transpondera lub innych urządzeń umożliwiających zwiększenie bezpieczeństwa wykonywania lotu oraz zachowania bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych lub przeszkód;
- 2) steruje bezzałogowym statkiem powietrznym w sposób umożliwiający uniknięcie kolizji z innym statkiem powietrznym lub przeszkodą;
- 3) nadzoruje i zarządza lotem bezzałogowego statku powietrznego lub grupą bezzałogowych statków powietrznych w lotach automatycznych poprzez system teleinformatyczny sterujący tymi statkami;

- 4) zapewnia, że bezzałogowy statek powietrzny, którym wykonuje lot albo który nadzoruje i którym zarządza podczas lotu automatycznego, daje pierwszeństwo drogi załogowym statkom powietrznym;
- 5) ponosi odpowiedzialność za decyzję o wykonaniu lotu i jego poprawność;
- 6) używa bezzałogowego statku powietrznego oraz urządzeń sterujących zgodnie z zaleceniami i ograniczeniami określonymi przez producenta właściwymi dla danego typu bezzałogowego statku powietrznego oraz zgodnie z zaleceniami profilaktycznymi Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie bezzałogowych statków powietrznych, wydanymi na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy, opracowanymi w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
- 7) przed lotem i po locie dokonuje kontroli stanu technicznego bezzałogowego statku powietrznego;
- 8) wykonuje lot bezzałogowym statkiem powietrznym, który jest sprawny technicznie.

3.2. Podmiot, o którym mowa w pkt 7.1, zapewnia kontrolę stanu technicznego używanych bezzałogowych statków powietrznych, w szczególności:

- 1) wykonujących loty automatyczne;
- 2) w przypadku gdy operator mający wykonać lot nie znajduje się w miejscu startu.

Rozdział 4

Ogólne warunki wykonywania lotów

4.1. Bezzałogowy statek powietrzny może wykonywać lot poza strefą wydzieloną z ogólnodostępnej przestrzeni powietrznej, o której mowa w art. 126 ust. 4 ustawy, w przypadku wykonywania lotów:

- 1) operacyjnych – realizowanych w ramach lub na potrzeby działań:
 - a) lotnictwa państwowego,
 - b) Służby Celno-Skarbowej,
 - c) związanych z zapobieganiem lub zwalczaniem klęsk żywiołowych lub katastrof,
 - d) służby zdrowia,
 - e) poszukiwawczych lub ratowniczych,
 - f) ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego państwa,
 - g) rozpoznawania zagrożeń z zakresu bezpieczeństwa i ochrony środowiska;
- 2) specjalistycznych – realizowanych, w szczególności w ramach lub na potrzeby:

- a) dozoru, monitoringu, kontroli lub ochrony:
 - obiektów inżynierii lądowej i wodnej w rozumieniu PKOB,
 - obszarów leśnych lub wodnych,
 - osób lub mienia,
 - b) działań:
 - geodezyjnych,
 - gospodarki rolnej lub leśnej;
 - c) w ramach lotów badawczych, testowych, próbnych lub demonstracyjnych.
- 3) automatycznych – realizowanych w ramach lub na potrzeby:
- a) dozoru, monitoringu, kontroli lub ochrony:
 - obiektów inżynierii lądowej lub wodnej w rozumieniu PKOB,
 - obszarów leśnych lub wodnych,
 - b) działań agrolotniczych,
 - c) dostaw medycznych,
 - d) lotów badawczych, testowych, próbnych lub demonstracyjnych;
- 4) szkoleniowych – realizowanych w ramach działalności szkoleniowej, o której mowa w art. 95a ustawy.
- 4.2. Do wykonywania lotów, o których mowa w pkt 4.1, uprawnione są podmioty, które otrzymały zgodę Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na wykonywanie tego rodzaju lotów.
- 4.3. Zgodę, o której mowa w pkt 4.2, wydaje się na warunkach określonych w rozdziale 8.
- 4.4. Loty, o których mowa w pkt 4.1, wykonuje się po opublikowaniu przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego informacji o planowanych i realizowanych lotach bezzałogowych statków powietrznych.
- 4.5. Instytucja zapewniająca służbę ruchu lotniczego publikuje informacje:
- 1) o lotach bezzałogowych statków powietrznych:
 - a) co najmniej 2 dni przed dniem wykonywania lotu, w przypadku lotów operacyjnych, specjalistycznych, automatycznych i szkoleniowych,
 - b) w dniu wykonania lotu w przypadku lotów operacyjnych, jeżeli nie było możliwości wcześniejszego zaplanowania lotu;
 - 2) o realizowanych lotach z podaniem:
 - a) trasy lotu lub obszaru, nad którym lot będzie się odbywał,
 - b) wysokości lotu nad uśrednionym poziomem morza (AMSL) na całej długości trasy lub na poszczególnych odcinkach trasy,

- c) planowanego przez operatora czasu lotu,
- d) znaków rejestracyjnych bezzałogowego statku powietrznego.

4.6. Czynności, o których mowa w pkt 4.5 oraz w pkt 5.1 ppkt 4–7, w szczególności:

- 1) informowanie instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego o zamiarze wykonania lotu,
- 2) uzyskiwanie zgód i warunków na loty w strefach, o których mowa w pkt 5.1,
- 3) publikowanie przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego informacji o planowanych lub realizowanych lotach bezzałogowych statków powietrznych oraz innych informacji o okolicznościach mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów tych statków

– wykonuje się za pomocą systemu teleinformatycznego lub środków elektronicznego przekazu, określonych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego.

Rozdział 5

Szczegółowe warunki wykonywania lotów

5.1. Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) po poinformowaniu instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego o zamiarze wykonania lotu co najmniej 7 dni przed dniem wykonania lotu;
- 2) z uwzględnieniem uwag przekazanych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego w zakresie trasy i obszaru lotu;
- 3) loty operacyjne, specjalistyczne lub szkoleniowe:
 - a) do wysokości nie większej niż 120 m nad poziomem terenu (AGL),
 - b) z prędkością nie większą niż 80 kts;
- 4) loty automatyczne:
 - a) do wysokości 50 m AGL lub do wysokości 50 m nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 100 m od miejsca wykonywania lotu,
 - b) wykonywane w odległości poziomej mniejszej niż 100 m od zabudowy miejscowości, miast lub osiedli wykonuje się za zgodą i na warunkach władz miejscowości lub miasta;
- 5) loty szkoleniowe w odległości poziomej co najmniej 150 m od osiedli i innych skupisk ludności;
- 6) zapewniając pełną kontrolę lotu;

- 7) z zachowaniem bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt, uwzględniając przy tym warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;
- 8) w strefie CTR na warunkach określonych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego;
- 9) w strefie ATZ, D, MCTR, MATZ lub strefie P za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
- 10) w obszarze strefy R obejmującym przestrzeń powietrzną znajdującą się bezpośrednio nad terenem parku narodowego jedynie za zgodą zarządzającego danym parkiem narodowym i na warunkach przez niego określonych;
- 11) w strefie EP R40 Słupsk jedynie przez statki powietrzne, o których mowa w art. VII ust. 3 Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed raketami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed raketami balistycznymi, podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 234), za zgodą, o której mowa w tym przepisie;
- 12) w strefie ADIZ po poinformowaniu o lokalizacji i czasie lotów organu ATS odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot lub AMC Polska;
- 13) w obiektach budowlanych za zgodą i na warunkach określonych przez zarządzającego obiektem oraz w sposób niezagrażający osobom trzecim;
- 14) loty, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 2–4, wykonywane nad:
 - a) terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2017 r. poz. 2101 oraz z 2018 r. poz. 650),
 - b) obiektami jądrowymi, o których mowa w art. 3 pkt 17 ustawy z dnia 29 listopada 2000 r. – Prawo atomowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 576 i 935),
 - c) obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 1 lit. a i b, pkt 2 lit. a i b oraz pkt 3 lit. a i b ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia,
 - d) jednostkami wojskowymi i poligonami

– mogą być realizowane jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym terenem, obiektem, obszarem lub urządzeniem;

15) loty wykonywane nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi i śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności.

5.2. W przypadku wykonywania w strefie P lotów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i porządku publicznego, z bezpieczeństwem i obronnością państwa, ochroną granicy państwowej, ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego państwa lub poszukiwaniem i ratownictwem przepisu pkt 5.1 ppkt 9 nie stosuje się.

5.3. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych podczas wykonywania lotów jest określone w pkt 5.4 oraz w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, będącej częścią programu szkolenia do uzyskania uprawnień do wykonywania lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy, a także w instrukcji operacyjnej, o której mowa w pkt 7.1.

5.4. W przypadku utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym lub utraty bezzałogowego statku powietrznego operator bezzwłocznie:

- 1) powiadamia telefonicznie, za pomocą środków komunikacji elektronicznej lub za pomocą systemu teleinformatycznego, o którym mowa w pkt 4.6, właściwy organ ATS oraz próbuje odzyskać łączność z bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 2) przekazuje właściwemu organowi ATS następujące informacje:
 - a) bieżącą lokalizację bezzałogowego statku powietrznego określaną przy pomocy urządzenia odpowiedzialnego za lokalizację awaryjną, o której mowa w pkt 6.1 ppkt 3 lit. e,
 - b) ostatnią znaną lokalizację bezzałogowego statku powietrznego, w przypadku braku działania urządzenia odpowiedzialnego za lokalizację awaryjną, o której mowa w pkt 6.1 ppkt 3 lit. d,
 - c) godzinę utraty łączności,
 - d) ostatnią zarejestrowaną prędkość, wysokość i kurs bezzałogowego statku powietrznego,

- e) przewidywany czas do wyczerpania zapasu paliwa lub wyczerpania akumulatorów zasilających układ napędowy statku powietrznego.

5.5. Warunku, o którym mowa w pkt. 5.1 ppkt 1, nie stosuje się do lotów operacyjnych, w przypadku gdy nie było możliwości wcześniejszego zaplanowania lotu. Podmiot wykonujący lot operacyjny niezwłocznie zawiadamia instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego o zamiarze wykonania lotu.

Rozdział 6

Wymagania dotyczące bezzałogowych statków powietrznych

6.1. Loty operacyjne, specjalistyczne, automatyczne i szkoleniowe wykonuje się bezzałogowym statkiem powietrznym:

- 1) wpisanym do ewidencji, o której mowa w załączniku nr 8 do rozporządzenia, lub do obcego rejestru lub ewidencji cywilnych statków powietrznych ;
- 2) wyposażonym w oświetlenie antykolizyjne i pozycyjne jak na załogowym statku powietrznym określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy;
- 3) wyposażonym w urządzenia lub systemy zamontowane na jego pokładzie lub będące jego wyposażeniem naziemnym umożliwiające:
 - a) zachowanie założonych parametrów lotu,
 - b) bieżące monitorowanie parametrów lotu, w tym określenie:
 - toru lotu,
 - prędkości lotu,
 - wysokości lotu poprzez wysokościomierz barometryczny,
 - stopnia naładowania akumulatorów zasilających lub stopnia zużycia paliwa,
 - jakości i mocy sygnału łączności pomiędzy bezzałogowym statkiem powietrznym, a stacją zdalnego sterowania,
 - c) lokalizację podstawową – w zakresie bieżącego położenia, prędkości, wysokości i kierunku lotu bezzałogowego statku powietrznego celem umożliwienia przekazania tych danych do instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego za pomocą systemu teleinformatycznego lub telefonicznie na żądanie organu ATS,
 - d) lokalizację awaryjną – określenie przez operatora bieżącego położenia bezzałogowego statku powietrznego w przypadku bezpowrotnej utraty możliwości sterowania tym statkiem lub występowania przerw w łączności pomiędzy stacją zdalnego sterowania bezzałogowego statku powietrznego, a tym statkiem,

- e) automatyczne wykonanie procedury awaryjnej, w tym:
 - zakończenie lotu poprzez lądowanie awaryjne,
 - kontynuowanie lotu po zaprogramowanej przed lotem trasie, lub
 - dolot do zaprogramowanego przed lotem miejsca,
 - f) rejestrowanie parametrów lotu od momentu uruchomienia systemu sterowania bezzałogowego statku powietrznego do momentu wyłączenia tego systemu;
- 4) wyposażonym w urządzenia zmniejszenie ryzyka kolizji z innym statkiem powietrznym lub przeszkodą, w szczególności kamerę lub transponder ADS-B lub inne rozwiązanie umożliwiające zwiększenie bezpieczeństwa wykonywania lotu oraz zachowania bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych lub przeszkód.

6.2. Loty automatyczne wykonywane w odległości poziomej mniejszej niż 100 m od zabudowy miejscowości, miast lub osiedli wykonuje się bezzałogowym statkiem powietrznym wyposażonym w:

- 1) co najmniej 6 silników napędowych w przypadku bezzałogowego statku powietrznego będącego wielowirnikowcem;
- 2) spadochron ratunkowy, ograniczający do 69 J energię kinetyczną, wyzwalaną w chwili uderzenia bezzałogowego statku powietrznego w ziemię lub przeszkodę oraz dźwiękowy system ostrzegawczy, uruchamiane automatycznie lub zdalnie przez operatora w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej uniemożliwiającej kontynuowanie lotu.

Rozdział 7

Warunki eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych

7.1. Warunkiem eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych w lotach operacyjnych, specjalistycznych, szkoleniowych i automatycznych jest posiadanie i stosowanie przez podmiot realizujący te loty instrukcji operacyjnej sporządzonej w języku polskim lub angielskim:

- 1) zawierającej co najmniej:
 - a) dane podmiotu świadczącego usługi lotnicze,
 - b) wykaz wykorzystywanych bezzałogowych statków powietrznych wraz z ich numerami rejestracyjnymi,
 - c) dane operatorów wykonujących albo nadzorujących loty ze wskazaniem posiadanych przez nich uprawnień,

- d) ocenę i ograniczanie ryzyka wykonywanych operacji lotniczych,
 - e) ogólną listę czynności kontrolnych dokonywanych przed startem i po lądowaniu,
 - f) procedury i zasady wykonywania operacji lotniczych,
 - g) ogólne procedury awaryjne,
 - h) procedurę zapewniania kontroli stanu technicznego bezzałogowych statków powietrznych;
- 2) uzupełnianej i zmienianej w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności;
 - 3) uwzględniającej zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydane na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy.

7.2. Warunkiem eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych w lotach operacyjnych specjalistycznych i szkoleniowych jest noszenie kamizelki ostrzegawczej przez operatora wykonującego lot lub jeżeli operator nie znajduje się na otwartej przestrzeni oznaczenie w sposób widoczny miejsca jego przebywania.

7.3. Warunków, o których mowa w pkt 7.2, nie stosuje się:

- 1) do państwowych bezzałogowych statków powietrznych;
- 2) do bezzałogowych statków powietrznych Służby Celno-Skarbowej;
- 3) w przypadku wykonywania lotów w celu realizacji ustawowych zadań w zakresie ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego państwa i jego porządku konstytucyjnego przez służby specjalne, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2017 r. poz. 1920 oraz z 2018 r. poz. 138 i 650).

Rozdział 8

Uzyskiwanie zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych, szkoleniowych i automatycznych

8.1. Otrzymanie zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych, szkoleniowych i automatycznych następuje na wniosek podmiotu, który zamierza wykonywać tego rodzaju loty, po sprawdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, czy podmiot spełnia wymagania określone w rozdziale 6 oraz w pkt 7.1.

8.2. Zgoda, o której mowa pkt 8.1, wydawana jest na okres 12 miesięcy.

8.3. Do wniosku o wydanie zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych, szkoleniowych lub automatycznych podmiot dołącza deklarację zgodności z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu dla eksploatowanych bezzałogowych statków

powietrznych oraz:

- 1) instrukcję operacyjną, o której mowa w pkt 7.1, kopie dokumentów potwierdzających kwalifikacje operatorów oraz kopię ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podmiotu albo
- 2) oświadczenie o posiadaniu przez wnioskodawcę instrukcji operacyjnej, o której mowa w pkt 7.1, kopii dokumentów potwierdzających kwalifikacje operatorów oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podmiotu – w przypadku zamiaru wykonywania lotu:
 - a) państwowym bezzałogowym statkiem powietrznym,
 - b) w celu realizacji ustawowych zadań w zakresie ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego państwa i jego porządku konstytucyjnego przez służby specjalne, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu.

8.4. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego informuje za pomocą środków komunikacji elektronicznej instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego o podmiotach, które uzyskały zgodę na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych i automatycznych. Informacja jest przekazywana w ciągu 2 dni roboczych od dnia wydania zgody przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.