

WYTYCZNE NR 7
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 9 czerwca 2021 r.

**w sprawie sposobów wykonywania operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych
w związku z wejściem w życie przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia
24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków
powietrznych**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 i art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970 oraz z 2021 r. poz. 784 i 847) oraz art. 56 ust. 8 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) w związku z zawarciem w dniu 6 listopada 2019 r. Porozumienia administracyjnego, dotyczącego powierzenia przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej niektórych kompetencji właściwego organu, w celu realizacji zadań określonych w art. 18 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 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.¹⁾), zmienionego Anekssem nr 1 z dnia 18 maja 2020 r. oraz Anekssem nr 2 z dnia 30 lipca 2020 r. ogłasza się, co następuje:

§ 1. W celu realizacji obowiązków wynikających z art. 18 lit. a–e oraz g–k i m oraz art. 20–22 rozporządzenia nr 2019/947/UE z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, mając na względzie art. 21 ustawy z dnia 3 lipca 2002 – Prawo lotnicze, art. 56 ust. 8 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 oraz zawarcie w dniu 6 listopada 2019 r. Porozumienia administracyjnego, zmienionego Anekssem nr 1 z dnia 18 maja 2020 r. oraz Anekssem nr 2 z dnia 30 lipca 2020 r., zaleca się stosowanie niniejszych wytycznych.

§ 2. Wytyczne określają:

- 1) warunki wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej” i kategorii „szczególnej”, w tym w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego – stanowiące załącznik nr 1 do wytycznych;
- 2) sposób prowadzenia przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych – stanowiący załącznik nr 2 do wytycznych;
- 3) sposób wyznaczania oraz uznawania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego podmiotów przeprowadzających szkolenia i egzaminy uprawniające do uzyskania kompetencji pilota do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” – stanowiący załącznik nr 3 do wytycznych;
- 4) rodzaje oraz sposób wydawania dokumentów potwierdzających kompetencje pilotów bezzałogowych statków powietrznych uprawniających do wykonywania operacji systemami bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „otwartej” i „szczególnej” oraz sposób przeprowadzania szkoleń i egzaminów, w celu uzyskania tych kompetencji – stanowiący załącznik nr 4 do wytycznych;
- 5) sposób przeprowadzania konwersji dokumentów wydanych do dnia 30 grudnia 2020 r. operatorom bezzałogowych statków powietrznych UAVO, na podstawie przepisów ustawy – Prawo lotnicze oraz aktów

¹⁾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 oraz Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13.

wykonawczych do tej ustawy, pozwalających na wykonywanie operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych w terminach przewidzianych w art. 20-23 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych – stanowiący załącznik nr 5 do wytycznych.

§ 3. Użyte w wytycznych określenia i skróty oznaczają:

- 1) bezpieczna odległość – odległość bezzałogowego statku powietrznego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób postronnych lub zwierząt, umożliwiającą uniknięcie kolizji, wynikającą z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania operacji oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji pilota;
- 2) kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem – obserwację wzrokową prowadzoną przez pilota lub obserwatora bez używania przyrządów optycznych, z wyłączeniem szkieł korekcyjnych noszonych w celu korekcji posiadanej wady wzroku;
- 3) kategoria „otwarta” – kategorię operacji wykonywanej systemem bezzałogowego statku powietrznego, określona w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 4) kategoria „szczególna” – kategorię operacji wykonywanej systemem bezzałogowego statku powietrznego, określona w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 5) kategoria „certyfikowana” – kategorię operacji wykonywanej systemem bezzałogowego statku powietrznego, określona w art. 6 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 6) model latający – system bezzałogowego statku powietrznego wykorzystywany do operacji wykonywanych w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego zgodnie z zezwoleniem, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 7) obserwator – obserwatora bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 24 lub pkt 25 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 8) operacja automatyczna – operację, w której bezzałogowy statek powietrzny w sposób automatyczny realizuje start i lądowanie w wyznaczonym miejscu oraz lot po zaprogramowanej trasie, gdy pilot jedynie pełni zdalny nadzór nad operacją, zachowując możliwość niezwłocznego przejęcia zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym lub podjęcia innych działań na wypadek wystąpienia sytuacji niebezpiecznej;
- 9) operacja autonomiczna – operację autonomiczną w rozumieniu art. 2 pkt 17 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 10) pilot – pilota bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia nr 2018/1139/UE;
- 11) rozporządzenie nr 2018/1139/UE – rozporządzenie 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;
- 12) rozporządzenie nr 2019/947/UE – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych;
- 13) system teleinformatyczny – zespół współpracujących ze sobą urządzeń informatycznych i oprogramowania, zapewniający przetwarzanie i przechowywanie, a także wysyłanie i odbieranie danych przez sieci telekomunikacyjne za pomocą właściwego dla danego rodzaju sieci telekomunikacyjnego urządzenia końcowego w rozumieniu art. 2 pkt 43 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2021 r. poz. 576), będący unikalnym formatem cyfrowym w rozumieniu art. 15 ust. 3 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 14) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania pilota 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 operacji, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
- 15) środki komunikacji elektronicznej – rozwiązania techniczne, w tym urządzenia teleinformatyczne i współpracujące z nimi narzędzia programowe, umożliwiające indywidualne porozumiewanie się na odległość

przy wykorzystaniu transmisji danych między systemami teleinformatycznymi, a w szczególności pocztę elektroniczną.

16) wyznaczony podmiot – kwalifikowaną jednostkę, o której mowa w art. 3 pkt 11 rozporządzenia nr 2018/1139/UE), wyznaczoną przez Prezesa Urzędu do przeprowadzania:

a) dodatkowego egzaminu teoretycznego dla operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia 2019/947/UE, albo

b) szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz egzaminu teoretycznego i praktycznego, oraz wydawania certyfikatu wiedzy teoretycznej i potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego, w przypadku wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”, o których mowa w UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. d ppkt (i), (iii) i (iv) części B załącznika do rozporządzenia lub UAS.STS-01.020, lub UAS.STS-02.020 dodatku 1 do załącznika lub w zezwoleniu na operację, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE lub krajowych scenariuszach standardowych;

17) uznany podmiot – podmiot, który złożył oświadczenie, określone w dodatku 6 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub oświadczenie, o którym mowa w krajowych scenariuszach standardowych, w celu prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych w przypadku wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”, który otrzymał od Prezesa Urzędu potwierdzenie odbioru i kompletności tego oświadczenia;

18) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;

19) Agencja – Polską Agencję Żeglugi Powietrznej.

§ 4. Uchyła się wytyczne nr 25 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie sposobów wykonywania operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych w związku z wejściem w życie przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych.

§ 5. Wytyczne są publikowane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 6. Wytyczne wchodzi w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa
Cywilnego

Piotr Samson

**Wykonywanie operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w
kategorii „otwartej” i kategorii „szczególnej”, w tym w ramach klubów
i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego**

Rozdział 1

Ogólne warunki wykonywania operacji

1.1. Operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonuje się na zasadach określonych w przepisach:

- 1) 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);
- 2) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.¹⁾;
- 3) rozporządzenia wykonawczego 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, Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13.);
- 4) ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970 oraz z 2021 r. poz. 784 i 847);
- 5) ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 260).

1.2. Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonuje się zgodnie z następującymi warunkami:

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7 oraz Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1.

1) po poinformowaniu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwaną dalej „Agencją”, o zamiarze wykonania operacji, za pomocą systemu teleinformatycznego oraz w sposób określony przez Agencję;

2) w kategorii „otwartej”:

a) w podkategorii A1 i A3 na podstawie potwierdzenia zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online, o którym mowa w UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b oraz UAS.OPEN.040 pkt 3 części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE,

b) w podkategorii A2 na podstawie certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia 2019/947/UE

- z uwzględnieniem szczegółowych warunków określonych w rozdziale 2 niniejszego załącznika;

3) w kategorii „szczególnej”:

a) zgodnie z wydanym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, zezwoleniem na operacje:

- na zasadach określonych w art. 12 ust. 1–4 rozporządzenia nr 2019/947/UE,

- na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz w UAS.SPEC.040 pkt 1 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub

b) po otrzymaniu od Prezesa Urzędu potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia o zgodności operacji ze scenariuszem standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, po spełnieniu przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego wymagań określonych w UAS.SPEC.020 pkt 1 i 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub

c) w przypadku, o którym mowa w art. 23 ust. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, po otrzymaniu od Prezesa Urzędu potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia o wykonywaniu operacji systemem bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym (NSTS), ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, złożonym według wzoru zamieszczonego na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, albo

d) na podstawie wydanego przez Prezesa Urzędu certyfikatu operatora lekkich systemów bezzałogowych statków powietrznych w rozumieniu art. 2 pkt 9 rozporządzenia nr 2019/947/UE, zwanego dalej „certyfikatem LUC”, po spełnieniu przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego wymagań określonych w UAS.LUC.050 pkt 1 części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz po złożeniu wniosku według wzoru zamieszczonego na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego

- z uwzględnieniem szczegółowych warunków określonych w rozdziale 3 i 4 niniejszego załącznika,

e) w przypadku operacji wykonywanych w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego:

- na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, albo

- do dnia 1 stycznia 2023 r. - zgodnie z doczasowymi przepisami krajowymi i bez zezwolenia, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE

- z uwzględnieniem szczegółowych warunków określonych w rozdziale 5 niniejszego załącznika.

1.3. Pilot wykonujący operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego:

1) zachowuje szczególną ostrożność, unika działania lub zaniechania, które mogłoby:

a) spowodować zagrożenia bezpieczeństwa,
b) zagrażać życiu lub zdrowiu osoby postronnej oraz zgromadzeniu osób,
c) naruszyć zasady rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.²⁾),

d) stwarzać zagrożenie dla chronionych obiektów, urządzeń lub obszarów,
e) zakłócać przebieg imprezy masowej albo zagrozić bezpieczeństwu jej uczestników,

f) stwarzać zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lotniczego, statku powietrznego lub życia lub zdrowia załogi lub pasażerów znajdujących się na jego pokładzie,

g) utrudniać ruch lotniczy lub powodować jego wstrzymanie lub ograniczenie,

h) zakłócać spokój lub porządek publiczny,

i) spowodować szkody w środowisku, w tym naruszać warunki decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu,

j) narazić kogokolwiek na szkodę;

2) wykonuje operację w sposób umożliwiający uniknięcie kolizji z innym statkiem powietrznym oraz daje pierwszeństwo drogi załogowym statkom powietrznym;

3) ponosi odpowiedzialność za decyzję o wykonaniu operacji oraz za jej poprawność, a udział obserwatora w wykonywaniu operacji nie zwalnia go z odpowiedzialności za bezpieczeństwo jej wykonania;

4) używa systemu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z zaleceniami i ograniczeniami określonymi przez producenta;

5) przed operacją dokonuje kontroli stanu technicznego systemu bezzałogowego statku powietrznego;

6) wykonuje operacje systemem bezzałogowego statku powietrznego, który jest sprawny technicznie.

1.4. Prezes Urzędu wydaje potwierdzenie, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

²⁾Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 074 z 04.03.2021, str. 35.

Rozdział 2

Szczegółowe warunki wykonywania operacji w kategorii „otwartej”

2.1. Operacje w kategorii „otwartej” przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) zgodnie przepisami części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) w przypadku, o którym mowa w art. 22 lit. a rozporządzenia nr 2019/947/UE pilot posiada kompetencje, o których mowa w UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 3) uwzględniając warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;
- 4) w strefie DRA-R, o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. ULC poz. 78), w tym w strefach: DRA-RH, DRA-RM lub DRA-RL – na warunkach określonych dla tych stref;
- 5) w strefie DRA-P, o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. ULC poz. 78) – za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach określonych dla tej strefy;
- 6) w strefie DRA-T, o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. ULC poz. 78) - na warunkach określonych dla tej strefy;
- 7) w strefie DRA-U, o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. ULC poz. 78) - na warunkach określonych dla tej strefy;
- 8) w strefie DRA-I, o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. ULC poz. 78) – z uwzględnieniem informacji podanych do wiadomości publicznej dla tej strefy.

2.2. Operacje wykonywane w kategorii „otwartej” przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonywane nad:

- 1) portami morskimi;
 - 3) elektrowniami, ujęciami wody i oczyszczalniami ścieków;
 - 4) jednostkami wojskowymi i poligonami
- wykonuje się za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym obiektem.

2.3. Operacje w kategorii „otwartej” przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, 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.

Rozdział 3

Szczegółowe warunki wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”

3.1. Operacje w kategorii „szczególnej” przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonuje się na warunkach określonych w części B lub C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE:

- 1) zgodnie ze standardowymi scenariuszami (STS) opublikowanymi w dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
- 2) zgodnie z krajowymi standardowymi scenariuszami (NSTS) opublikowanymi przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, lub
- 3) po uzyskaniu zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2019/947/UE, zwanego dalej „zezwoleniem na operację”, i na warunkach w nim określonych, lub
- 4) po uzyskaniu certyfikatu LUC zgodnie z częścią C załącznika do rozporządzenia 2019/947/UE.

3.2. Operacje w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS), z widokiem z pierwszej osoby (FPV) i poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS), przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, który uzyskał zezwolenie na operację, są wykonywane i były wykonywane z zachowaniem następujących warunków:

- 1) zgodnie z przepisami części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) z uwzględnieniem warunków meteorologicznych;
- 3) w strefie DRA-R, o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. ULC poz. 78), w tym w strefach: DRA-RH, DRA-RM lub DRA-RL – na warunkach określonych dla tych stref;
- 4) w strefie DRA-P, o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. ULC poz. 78) – za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach określonych dla tej strefy;
- 5) w strefie DRA-T, o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. ULC poz. 78) - na warunkach określonych dla tej strefy;
- 6) w strefie DRA-U, o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. ULC poz. 78) - na warunkach określonych dla tej strefy;
- 7) w strefie DRA-I, o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. ULC poz. 78) – z uwzględnieniem informacji podawanych do wiadomości publicznej dla tej strefy;
- 8) w przypadku operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) i operacji z widoku z pierwszej osoby (FPV) – po zgłoszeniu Agencji za pomocą systemu teleinformatycznego

określonego przez Agencję, zamiaru wykonania operacji, jej miejsca, czasu oraz maksymalnej wysokości lotu.

3.3. Operacje w kategorii „szczególnej” przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego nad:

- 1) portami morskimi,
- 2) elektrowniami, ujęciami wody i oczyszczalniami ścieków,
- 3) jednostkami wojskowymi i poligonami

– wykonuje się za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym obiektem.

3.4. Operacje w kategorii „szczególnej” przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, 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.

3.5. Operacje w kategorii „szczególnej” przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) pilot lub przynajmniej jeden obserwator utrzymuje kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym, w celu określenia jego położenia względem pilota i w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt;
- 2) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS realizowanych bez obserwatora dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym, w momencie dokonywania przez pilota kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem naziemnym lub posługiwanie się oprogramowaniem wspierającym wykonywanie operacji;
- 3) zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, osób lub zwierząt, z uwzględnieniem niezbędnych działań na wypadek awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 4) zgodnie z warunkami określonymi w scenariuszach standardowych, o których mowa w art. 12 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE lub krajowych scenariuszach standardowych, lub w zezwoleniu na operację.

3.6. Operacje w kategorii „szczególnej” przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego z widokiem z pierwszej osoby (FPV), wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) do wysokości nie większej niż 50 m nad poziomem terenu;
- 2) w odległości poziomej nie większej niż 500 m od pilota;
- 3) bezzałogowym statkiem powietrznym o masie startowej mniejszej niż 5 kg.

3.7. Operacje w kategorii „szczególnej” przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) realizowane na podstawie

zezwolenia na operację, wykonuje się z zachowaniem określonych w tym zezwoleniu warunków obejmujących:

- 1) maksymalną wysokość lotu;
- 2) maksymalną, dopuszczalną dla operacji, masę startową bezzałogowego statku powietrznego;
- 3) rodzaj kwalifikacji posiadanych przez pilota bezzałogowego statku powietrznego wykonującego operację;
- 4) cechy techniczne systemu bezzałogowego statku powietrznego używanego do wykonania danej operacji;
- 5) dodatkowe wyposażenie systemu bezzałogowego statku powietrznego, jeżeli ma ono wpływ na zminimalizowanie ryzyka wykonywanych operacji.

3.8. Operacje w kategorii „szczególnej” przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS), wykonuje się po opublikowaniu przez Agencję informacji o planowanych i realizowanych operacjach systemów bezzałogowych statków powietrznych.

39. Agencja publikuje informacje:

- 1) o planowanych operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS): co najmniej 2 dni przed dniem wykonania lotu;
- 2) o wykonywanych operacjach w kategorii „szczególnej” przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego, z podaniem:
 - a) trasy lotu lub obszaru, w którym lot będzie się odbywał,
 - b) wysokości lotu nad uśrednionym poziomem morza (AMSL) na całej długości trasy / obszaru lotów DRA-U lub na poszczególnych odcinkach trasy,
 - c) planowanego przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego czasu wykonywania operacji,
 - d) numeru rejestracyjnego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 3) dotyczące obszarów geograficznych objętych strefą geograficzną DRA-U, w których planowane będzie wiele operacji systemami bezzałogowych statków powietrznych, z możliwością podania innych informacji niż określone w pkt 2.

3.10. Czynności polegające na:

- 1) informowaniu Agencji o zamiarze wykonania operacji w kategorii „szczególnej” przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz o jej zakończeniu,
- 2) publikowaniu przez Agencję informacji o planowanych lub realizowanych operacjach lub obszarach operacji w kategorii „szczególnej”, wykonywanych przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz innych informacji o okolicznościach mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji tych statków

– są dokonywane za pośrednictwem systemu teleinformatycznego lub środków komunikacji elektronicznej, określonych przez Agencję.

3.11. W przypadku utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym lub utraty bezzałogowego statku powietrznego podczas wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”, pilot bezzwłocznie:

- 1) powiadamia telefonicznie, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej lub systemu teleinformatycznego Agencję oraz próbuje odzyskać łączność z bezzałogowym statkiem powietrznym;

- 2) przekazuje Agencji następujące informacje:
 - a) bieżącą lokalizację bezzałogowego statku powietrznego, określaną za pomocą urządzenia odpowiedzialnego za lokalizację awaryjną,
 - b) ostatnią znaną lokalizację bezzałogowego statku powietrznego, w przypadku niedziałania urządzenia odpowiedzialnego za lokalizację awaryjną,
 - 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.

Rozdział 4

Warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego

4.1. Eksploatując system bezzałogowego statku powietrznego:

- 1) oznacza się go przez umieszczenie na powierzchni bezzałogowego statku powietrznego numeru rejestracyjnego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w art. 14 ust. 8 rozporządzenia nr 2019/947/UE, z zastrzeżeniem pkt 4.2 i 4.3;
- 2) wyposaża się bezzałogowy statek powietrzny w co najmniej jedno migające zielone światło w przypadku wykonywania lotów wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
- 3) uwzględnia się w instrukcji operacyjnej oraz innych dokumentach wymaganych przy wykonywanej operacji, zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu, wydawane na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, opracowane w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją bezzałogowych systemów powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
- 4) w kategorii „szczególnej” albo kategorii „certyfikowanej” – nosi się kamizelkę ostrzegawczą lub inną odzież identyfikującą pilota wykonującego czynności lotnicze, tak aby osoby niezaangażowane w operację widziały, że wykonuje on w danym momencie czynności lotnicze, lub - jeżeli operator nie znajduje się na otwartej przestrzeni – oznacza się w sposób widoczny miejsca jego przebywania.

4.2. Jeżeli osoba fizyczna korzysta z systemu bezzałogowego statku powietrznego będącego własnością osoby trzeciej:

- a) rejestruje się w rejestrze operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych – jeżeli nie jest do niego wpisana,
- b) posiada kompetencje pilota odpowiednie do rodzaju wykonywanej operacji albo zapewnia, że operacja będzie wykonywana przez pilota o kompetencjach odpowiednich do rodzaju wykonywanej operacji,
- c) umieszcza swój numer rejestracyjny operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego na bezzałogowym statkach powietrznych, oraz
- d) przesyła numer rejestracyjny, o którym mowa w lit. c, do systemu zdalnej identyfikacji, jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w taki system.

4.3. Jeżeli operacja przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego odbywa się w kategorii „otwartej” albo w kategorii „szczególnej” w ramach prowadzonej działalności

gospodarczej i operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego jest firma, to każdy pilot wykonujący daną operację na rzecz tego operatora posiada kompetencje odpowiednie do rodzaju wykonywanej operacji. W takim przypadku na bezzałogowym statku powietrznym umieszcza się numer rejestracyjny operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego.

4.4. Dodatkowo system bezzałogowego statku powietrznego, którym ma być wykonana operacja, jest wyposażony co najmniej:

- 1) w urządzenie lub system do zdalnego sterowania, zamontowane na jego pokładzie lub będący jego wyposażeniem;
- 2) w kamerę lub inne urządzenie pozwalające na obserwację otoczenia bezzałogowego statku powietrznego, w celu zmniejszenia ryzyka kolizji z innym statkiem powietrznym lub przeszkodą;
- 3) a w przypadku wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS):
 - a) lokalizację podstawową – pozwalającą na określenie bieżącego położenia, prędkości, wysokości i kierunku lotu bezzałogowego statku powietrznego, w celu przekazania tych danych do Agencji za pośrednictwem systemu teleinformatycznego lub telefonicznie na żądanie Agencji,
 - b) lokalizację awaryjną – pozwalającą na określenie przez pilota bieżącego położenia bezzałogowego statku powietrznego w przypadku bezpowrotnej utraty możliwości sterowania tym statkiem lub występowania przerw w łączności pomiędzy wyposażeniem do zdalnego sterowania bezzałogowego statku powietrznego, a tym statkiem,
 - c) automatyczne wykonanie procedury awaryjnej, w tym:
 - zakończenie operacji przez lądowanie awaryjne, albo
 - kontynuowanie operacji po zaprogramowanej przed operacją trasie, albo
 - dolot do zaprogramowanego przed operacją miejsca,
 - d) rejestrowanie parametrów lotu od momentu uruchomienia wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowego statku powietrznego do momentu wyłączenia tego wyposażenia;

Rozdział 5

Wykonywanie operacji w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego

5.1. Do dnia 1 stycznia 2023 r. operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonywane w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego mogą być wykonywane na podstawie przepisów krajowych, regulujących takie operacje, bez konieczności rejestrowania się danego klubu i stowarzyszenia modelarstwa lotniczego w rejestrze operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz bez konieczności uzyskania zezwolenia, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

5.2. Operacje przy użyciu modelu latającego w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego wykonuje się po uzyskaniu przez klub lub stowarzyszenie zezwolenia, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz z zachowaniem co najmniej następujących warunków:

- 1) wskazanych w art. 16 ust. 3 rozporządzenia nr 2019/947/UE,
- 2) pilot lub przynajmniej jeden obserwator utrzymuje kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym, w celu określenia jego położenia względem pilota i w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób postronnych lub zwierząt;
- 3) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) realizowanych bez obserwatora, dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym w momencie dokonywania przez pilota kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem naziemnym modelu latającego;
- 4) w operacjach z widokiem z pierwszej osoby (FPV) lot jest wykonywany:
 - a) do wysokości nie większej niż 50 m nad poziomem terenu,
 - b) w odległości poziomej nie większej niż 500 m od pilota,
 - c) bezzałogowym statkiem powietrznym o masie startowej mniejszej niż 5 kg;
- 5) zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, osób lub zwierząt na wypadek awarii lub utraty kontroli nad modelem latającym;
- 6) zachowując odległość poziomą nie mniejszą niż 30 m od osób postronnych;
- 7) zachowując w każdej fazie operacji odległość poziomą nie mniejszą niż:
 - a) 50 m – w przypadku bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej większej niż 0,9 kg,
 - b) 100 m – w przypadku bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej większej niż 4 kg,
 - c) 300 m – w przypadku bezzałogowych statków powietrznych o napędzie odrzutowym lub o masie startowej większej niż 25 kg– od zabudowy, miejscowości, miast, osiedli lub od zgromadzeń osób na wolnym powietrzu;
- 8) uwzględniając warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;
- 9) w strefie DRA-R (w tym w strefach: DRA-RH, DRA-RM lub DRA-RL), o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. Prezesa ULC po. 78) – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 11) w strefie DRA-P, o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. Prezesa ULC poz. 78) – za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach określonych dla tej strefy;
- 12) w strefie DRA-I, o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. Prezesa ULC poz. 78) – z uwzględnieniem informacji podanych do wiadomości publicznej dla tej strefy;
- 13) w przypadku wykonywania lotów w obiektach budowlanych – z zachowaniem szczególnej ostrożności;
- 14) zgodnie z regulaminem organizacyjnym obowiązującym w danym klubie lub stowarzyszeniu modelarstwa lotniczego.

5.3. Na wniosek stowarzyszenia lub klubu modelarstwa lotniczego Prezes Urzędu może określić w zezwoleniu, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia 2019/947/UE, dodatkowe warunki wykonywania operacji.

5.4. W przypadku operacji wykonywanych w ramach zawodów sportowych, odległości, o których mowa w pkt 5.2 ppkt 7, mogą zostać zmienione przez organizatora zawodów, jeżeli teren, na którym się one odbywają, został odpowiednio zabezpieczony.

5.5. Operacje wykonywane w ramach klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego nad:

- 1) portami morskimi,
 - 3) elektrowniami, ujęciami wody i oczyszczalniami ścieków,
 - 4) jednostkami wojskowymi i poligonami
- są wykonywane za zgodą zarządzającego danym obiektem.

5.6. Operacje nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, 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, są wykonywane z zachowaniem szczególnej ostrożności.

5.7. Operacje wykonywane w ramach klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonuje się na podstawie wydanego przez Prezesa Urzędu zezwolenia, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia 2019/947/UE, po złożeniu przez klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego wniosku według wzoru zamieszczonego na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

5.8. Do wniosku, o którym mowa w pkt 5.7, dołącza się kopie:

- 1) dokumentu określającego strukturę organizacyjną klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego;
- 2) procedur i systemu zarządzania, obowiązujących w klubie lub stowarzyszeniu modelarstwa lotniczego.

Rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych

1.1. Prezes Urzędu prowadzi rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, zwany dalej „rejestrem operatorów”, o którym mowa w art. 14 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

1.2. Rejestr operatorów jest prowadzony przy użyciu systemu teleinformatycznego, zgodnie z art. 14 ust. 1- 2, ust. 4–6 i ust. 8 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

1.3. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego przed wykonaniem pierwszej operacji bezzałogowym statkiem powietrznym rejestruje się w rejestrze operatorów, na zasadach określonych w art. 14 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

1.4. Prezes Urzędu, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, przydziela numer rejestracyjny oraz potwierdza wpisanie operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego do rejestru operatorów.

1.5. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zgłasza Prezesowi Urzędu zmianę danych zawartych w rejestrze operatorów w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmiany.

1.6. Prezes Urzędu wykreśla operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z rejestru operatorów, na wniosek operatora lub z urzędu, w przypadku gdy:

- 1) operator systemu bezzałogowego statku powietrznego przestał spełniać wymagania określone w art. 14 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) cofnięte zostało zezwolenie, o którym mowa w art. 5 lub art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

1.7. W przypadku zawieszenia zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub zmiany danych operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, Prezes Urzędu dokonuje adnotacji w rejestrze operatorów.

1.8. Prezes Urzędu, na wniosek Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Celno-Skarbowej, Służby Więziennej, straży gminnej, Żandarmerii Wojskowej oraz Agencji, udostępnia nieodpłatnie dane zawarte w rejestrze operatorów.

Wyznaczone podmioty i uznane podmioty

- 1.1.** Prezes Urzędu wyznacza podmiot będący kwalifikowaną jednostką w rozumieniu art. 3 pkt 11 rozporządzenia nr 2018/1139/UE, który złożył:
- 1) wniosek o zamiarze przeprowadzania egzaminu teoretycznego do wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
 - 2) oświadczenie, o którym mowa w dodatku 4 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
 - 3) oświadczenie o zamiarze przeprowadzania szkolenia i egzaminu, zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym, lub
 - 4) wniosek o zamiarze przeprowadzania szkolenia i egzaminu, zgodnie z zezwoleniem na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE
- jeżeli podmiot spełnia wymagania określone w załączniku VI do rozporządzenia nr 2018/1139/UE.
- 1.2.** Wyznaczenie, o którym mowa w pkt 1.1, jest ważne tak długo jak wyznaczony podmiot spełnia wymagania określone w pkt 1.1.
- 2.1.** Prezes Urzędu uznaje podmiot, który złożył:
- 1) oświadczenie, o którym mowa w dodatku 6 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
 - 2) oświadczenie o zamiarze przeprowadzania szkolenia zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym
- w celu prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych w przypadku wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”, jeżeli uznany podmiot spełnia wymagania określone w dodatku 3 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.
- 2.2.** Uznanie, o którym mowa w pkt 2.1, jest ważne tak długo jak uznany podmiot spełnia wymagania określone w pkt 2.1.

Dokumenty potwierdzające kwalifikacje pilotów bezzałogowych statków powietrznych, szkolenia i egzaminy

1.1. Dokumentem potwierdzającym posiadanie kwalifikacji pilota bezzałogowego statku powietrznego i uprawniającym do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego jest:

- 1) potwierdzenie zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online – w przypadku wykonywania operacji w podkategorii A1 i A3 w kategorii „otwartej”;
- 2) certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego – w przypadku wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej”;
- 3) certyfikat wiedzy teoretycznej i potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego – w przypadku wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”.

1.2. Prezes Urzędu, przy użyciu systemu teleinformatycznego, przeprowadza szkolenie oraz egzamin na warunkach określonych w części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, w podkategorii A1 i A3 w kategorii „otwartej”.

1.3. Prezes Urzędu, przy użyciu systemu teleinformatycznego, potwierdza zaliczenie szkolenia i zdanie egzaminu online z wynikiem pozytywnym.

1.4. Zdanie egzaminu online z wynikiem pozytywnym skutkuje wpisem do rejestru operatorów.

2.1. Wyznaczony podmiot przeprowadza dodatkowy egzamin teoretyczny, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz wydaje potwierdzenie zdania tego egzaminu w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje uczeń-pilot, a drugi jest przechowywany przez wyznaczony podmiot.

2.2. Dodatkowy egzamin teoretyczny, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, przeprowadza się pod warunkiem, że uczeń-pilot:

- 1) rozumie zagrożenia dla bezpieczeństwa związane z operacją w bliskiej odległości od osób postronnych lub przy użyciu cięższego bezzałogowego statku powietrznego;
- 2) jest w stanie ocenić ryzyko na ziemi związane ze środowiskiem, w którym ma miejsce operacja, jak również wykonywaniem operacji w pobliżu osób postronnych;

- 3) posiada podstawową wiedzę na temat planowania lotu i określania procedur postępowania w sytuacji awaryjnej; oraz
- 4) rozumie, w jaki sposób warunki pogodowe mogą wpływać na osiągnięcia bezzałogowego statku powietrznego.

2.3. Dodatkowy egzamin teoretyczny, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE obejmuje następujące aspekty:

1) meteorologia:

- a) wpływ pogody na bezzałogowy statek powietrzny: wiatr (np. efekty w mieście, turbulencje), temperatura, widoczność,
- b) gęstość powietrza, oraz
- c) pozyskiwanie prognoz pogody;

2) osiągnięcia lotu bezzałogowego statku powietrznego:

- a) typowa obwiednia operacyjna wiroplata dla stałopłatów i konfiguracji hybrydowych,
- b) masa i równowaga oraz środek ciężkości: uwzględnianie ogólnej równowagi podczas mocowania zawieszek kardanowych i ładunków; rozumienie zróżnicowania cech ładunków wpływających na stabilność lotu; oraz rozumienie, iż różne typy bezzałogowych statków powietrznych mają różny środek ciężkości,
- c) zabezpieczenie ładunku,
- d) baterie: wiedza w zakresie źródeł zasilania, aby zapobiec potencjalnym niebezpieczeństwom; zapoznanie się z istniejącymi, zróżnicowanymi rodzajami baterii; rozumienie terminologii stosowanej w przypadku baterii (np. efekt pamięci, pojemność, c-rate); rozumienie sposobu działania baterii (np. ładowanie, użytkowanie, niebezpieczeństwo, przechowywanie);

3) techniczne i operacyjne środki ograniczania ryzyka na ziemi:

- a) funkcje trybu niskiej prędkości,
- b) ocena odległości od ludzi, oraz
- c) zasada 1:1.

2.4. Wyznaczony podmiot przechowuje informację o wydanym potwierdzeniu zdania egzaminu, o którym mowa w pkt 2.1 przez okres 3 lat od dnia jego wydania.

2.5. Wyznaczony podmiot informuje Prezesa Urzędu o wydaniu potwierdzenia zdania egzaminu, o którym mowa w pkt 2.1, za pomocą środków komunikacji elektronicznej, w terminie 7 dni od dnia wydania tego potwierdzenia. Prezes Urzędu

dokonuje niezwłocznie w rejestrze operatorów adnotacji o uzyskaniu przez ucznia-pilota certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego.

2.6. Certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w pkt 1.1 ppkt 2, jest wydawany przy użyciu systemu teleinformatycznego.

2.7. Prezes Urzędu określa oraz publikuje na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego wzór potwierdzenia zdania egzaminu, o którym mowa w pkt 2.1.

3.1. 1. W kategorii „szczególnej”:

- 1) szkolenie teoretyczne i egzamin teoretyczny oraz szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych są prowadzone przez wyznaczony podmiot;
- 2) szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych są prowadzone przez uznany podmiot.

3.2. Szkolenie, o którym mowa w UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. d tiret trzecie w części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, jest prowadzone przez wyznaczony podmiot zgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, we współpracy z innym wyznaczonym podmiotem wskazanym przez Prezesa Urzędu.

3.3. Prezes Urzędu wskazuje inny wyznaczony podmiot, o którym mowa w pkt 3.2, który posiada kompetencje do przeprowadzenia szkolenia, o którym mowa w UAS.SPEC.050 lit. d tiret trzecie w części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

4.1. Szkolenie teoretyczne i egzamin teoretyczny oraz szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych, o których mowa w pkt 3.1 ppkt 1, przeprowadza członek personelu wyznaczonego podmiotu albo uznanego podmiotu, odpowiedzialny za zadania z zakresu szkolenia teoretycznego i egzaminu teoretycznego oraz szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych.

4.2. Członkiem personelu wyznaczonego podmiotu albo uznanego podmiotu, odpowiedzialnym za zadania z zakresu szkolenia teoretycznego i egzaminu teoretycznego oraz szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, o których mowa w pkt 4 dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, może zostać osoba, która:

- 1) posiada certyfikat wiedzy teoretycznej i potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego, o których mowa w pkt 1.1 ppkt 3;
- 2) odbyła szkolenie na członka personelu wyznaczonego podmiotu albo uznanego podmiotu, odpowiedzialnego za zadania z zakresu szkolenia teoretycznego i

egzaminu teoretycznego oraz szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych w zakresie wymagań, o których mowa w pkt 4 lit. c i d dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

4.3. Prezes Urzędu, na wniosek osoby, która spełnia wymagania określone w pkt 4.2, wydaje poświadczenie o spełnieniu wymagań, o których mowa w pkt 4 lit. c i d dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

4.4. Poświadczenie, o którym mowa w pkt 4.3, jest ważne przez dwa lata od daty wydania.

4.5. Prezes Urzędu cofa poświadczenie, o którym mowa w pkt 4.3, osobie, która przestała spełniać wymagania określone w pkt 4.2.

5.1. W kategorii „szczególnej” wyznaczony podmiot przeprowadza egzamin teoretyczny, o którym mowa w:

- 1) UAS-ST5-01.020 pkt 2 lit. b dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
- 2) UAS-ST5-02.020 pkt 7 lit. a dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
- 3) krajowym scenariuszu standardowym, lub
- 4) zezwoleniu na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia 2019/947/UE

– w zakresie wyznaczenia przyznanego zgodnie z pkt 1.1 załącznika nr 3.

5.2. W kategorii „szczególnej” uznany podmiot wydaje potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego w odniesieniu do scenariusza standardowego, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE lub krajowego scenariusza standardowego.

6.1. Potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego zawiera:

- 1) dane identyfikacyjne ucznia-pilota: imię i nazwisko, obywatelstwo, adres zamieszkania, adres poczty elektronicznej, numer telefonu, numer rejestracyjny oraz numer pilota w rejestrze operatorów;
- 2) dane identyfikacyjne uznanego podmiotu: imię i nazwisko albo nazwa, numer identyfikacji podatkowej (NIP), adres do korespondencji, adres poczty elektronicznej, numer telefonu;
- 3) rodzaj operacji, na które uczeń-pilot uzyskał kwalifikacje;

- 4) imię i nazwisko osoby przeprowadzającej szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych – członka personelu uznanego podmiotu odpowiedzialnego za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, o których mowa w pkt 4 dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 5) datę wydania potwierdzenia;
- 6) podpis osoby reprezentującej uznany podmiot wydający ten dokument.

6.2. Potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego może być wydawane przy użyciu systemu teleinformatycznego.

6.3. Uznany podmiot przechowuje informację o wydanym potwierdzeniu ukończenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego przez okres 3 lat od dnia jego wydania.

6.4. Prezes Urzędu określa oraz publikuje na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego wzór potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego.

7.1. W kategorii „szczególnej wyznaczony podmiot wydaje certyfikat wiedzy teoretycznej i potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego, o których mowa w pkt 1.1 ppkt 3, uczeń-pilota, która spełnia warunki, o których mowa w:

- 1) UAS.STS-01.020 pkt 1 lit. e oraz pkt 2 dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
- 2) UAS.STS-02.020 pkt 7 dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
- 3) krajowych scenariuszach standardowych, lub
- 4) w zezwoleniu na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE

– w zakresie wyznaczenia przyznanego zgodnie z pkt 1.1 załącznika nr 4 niniejszych wytycznych.

7.2. Certyfikat wiedzy teoretycznej i potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego, o którym mowa w pkt 1.1. ppkt 3, zawiera:

- 1) dane identyfikacyjne ucznia-pilota: imię i nazwisko, obywatelstwo, adres zamieszkania, adres poczty elektronicznej, numer telefonu, numer rejestracyjny oraz numer pilota w rejestrze operatorów;

- 2) dane identyfikacyjne wyznaczonego podmiotu, który wydał certyfikat wiedzy teoretycznej i potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego: imię i nazwisko albo nazwę;
- 3) rodzaj operacji, na które uczeń-pilot uzyskał kwalifikacje;
- 4) datę i miejsce przeprowadzenia szkolenia;
- 5) imię i nazwisko członka personelu wyznaczonego podmiotu, odpowiedzialnego za zadania z zakresu szkolenia teoretycznego i egzaminu teoretycznego oraz szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, o których mowa w pkt 5.2,
- 6) data wydania;
- 7) podpis osoby reprezentującej wyznaczony podmiot wydający ten dokument.

7.3. Certyfikat wiedzy teoretycznej i potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego, o którym mowa w pkt 1.1 ppkt 3, może być wydawany przy użyciu systemu teleinformatycznego.

7.4. Prezes Urzędu określa oraz publikuje na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego wzór certyfikatu wiedzy teoretycznej i potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego, o którym mowa w pkt 1.1 ppkt 3.

7.5. Wyznaczony podmiot, na wniosek pilota bezzałogowego statku powietrznego, przedłuża certyfikat wiedzy teoretycznej i potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego, o którym mowa w pkt 1.1 ppkt 3, po sprawdzeniu przez członka personelu, o którym mowa w pkt 4.2, umiejętności i wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego.

7.6. Z wnioskiem o przedłużenie certyfikatu wiedzy teoretycznej i potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego, o którym mowa w pkt 1.1 ppkt 3, można wystąpić nie później niż na 6 miesięcy przed końcem utraty ważności tego certyfikatu i tego potwierdzenia. Wnioski złożone po terminie pozostawia się bez rozpoznania.

7.7. W przypadku przedłużenia ważności certyfikatu i potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego, o którym mowa w pkt 1.1 ppkt 3, wyznaczony podmiot dokonuje odpowiedniej adnotacji w certyfikacie wiedzy teoretycznej i potwierdzeniu ukończenia szkolenia praktycznego.

7.8. Okres przedłużenia ważności certyfikatu wiedzy teoretycznej i potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego, o którym mowa w pkt 1.1 ppkt 3, jest liczony od dnia upływu poprzedniego okresu jego ważności.

7.9. Wyznaczony podmiot przechowuje informację o wydanym certyfikacie wiedzy teoretycznej i potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego, o którym mowa w pkt 1.1 ppkt 3, przez okres 3 lat od dnia jego wydania.

7.10. Wyznaczony podmiot informuje Prezesa Urzędu o wydaniu certyfikatu wiedzy teoretycznej i potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego, o którym mowa w pkt 1.1 ppkt 3, oraz o jego każdorazowym przedłużeniu, za pomocą środków komunikacji elektronicznej, w terminie 7 dni od dnia wydania albo przedłużenia tego certyfikatu.

7.11. Prezes Urzędu dokonuje adnotacji o wydaniu albo przedłużeniu certyfikatu wiedzy teoretycznej i potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego, o którym mowa w pkt 1.1 ppkt 3, w rejestrze operatorów.

Sposób przeprowadzenia konwersji dokumentów wydanych do dnia 30 grudnia 2020 r. dla operatorów bezzałogowych statków powietrznych UAVO

- 1.1** Konwersję, o której mowa w art. 20-23 rozporządzenia nr 2019/947/UE przeprowadza Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego na wniosek operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe (UAVO) posiadającego ważne świadectwo kwalifikacji na dzień złożenia wniosku.
- 1.2** Do dnia 1 stycznia 2022 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego dokona konwersji świadectw kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe (UAVO) w operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe (zakresie uprawnień do nich wpisanych, pod warunkiem zarejestrowania się operatora w rejestrze operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.
- 1.3** Świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe (UAVO) podlega wymianie zgodnie z tabelą:

	KATEGORIA OTWARTA		KATEGORIA SZCZEGÓLNA									
	VLOS		VLOS				BVLOS				VLOS	BVLOS
UPRAWNIENIA KRAJOWE	A1 / A3	A2	NSTS-01 <4kg	NSTS-02 MR<25kg	NSTS-03 A<25kg	NSTS-04 H<25kg	NSTS-05 <4kg	NSTS-06 MR<25kg	NSTS-07 A<25kg	NSTS-08 H<25kg	STS-01 UE	STS-02 UE
VLOS	+	+	+									
VLOS UAV<5kg	+	+	+	+							+	
VLOS MR<25kg	+	+	+	+							+	
VLOS A<25kg	+	+	+		+						+	
VLOS H<25kg	+	+	+			+					+	
BVLOS	+	+	+				+					
BVLOS UAV<5kg	+	+	+	+			+	+			+	+
BVLOS MR<25kg	+	+	+	+			+	+			+	+
BVLOS A<25kg	+	+	+		+		+		+		+	+
BVLOS H<25kg	+	+	+			+	+			+	+	+
INS	Poświadczenie spełnienia odpowiednich wymagań dla członka personelu odpowiedzialnego za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych											