

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA<sup>1)</sup>**

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) 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) 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:

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 2322).

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

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) 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. 105 ust. 1 ustawy, z wyłączeniem osób wykonujących operacje na podstawie posiadanego uprawnienia instruktora INS;

2) art. 95 ust. 3 pkt 6, art. 96 ust. 1 pkt i 7, art. 99 ust. 1 ustawy oraz pkt 1.3.2.5 i 1.3.2.6 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).”;

3) w § 4 w ust. 1 dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 25 kg, używanych wyłącznie w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS – w załączniku nr 6b do rozporządzenia.”;

4) w § 5 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 prowadzonej przez Prezesa Urzędu albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy, z wyjątkiem:”;

5) w załączniku nr 6 do rozporządzenia:

a) w pkt 2 ppkt 13 otrzymuje brzmienie:

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

b) w pkt 4.1:

- ppkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) 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 9 dodaje się ppkt 9a w brzmieniu:

„9a) w strefie EP R40 Słupsk za zgodą, o której 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 rakietami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed rakietami balistycznymi, podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 234);”

6) w załączniku nr 6a do rozporządzenia:

- a) w pkt 2 ppkt 14 otrzymuje brzmienie:

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

b) w pkt 4.1:

- 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 za zgodą, o której 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);”;

- 7) po załączniku nr 6a do rozporządzenia dodaje się załącznik nr 6b do rozporządzenia w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

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

**MINISTER**

**INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

**W porozumieniu:**

**MINISTER OBRONY NARODOWEJ**

**MINISTER SPRAW**

**WEWNĘTRZNYCH I**

**ADMINISTRACJI**

**MINISTER SPORTU I TURYSTYKI**

Załącznik do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury i  
Budownictwa z dnia .... 2017 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, zwanych dalej „bezzałogowymi statkami powietrznymi”.
- 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) – Komórka 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 – lot wykonywany po zaprogramowanej trasie bez udziału operatora, ale z zachowaniem możliwości niezwłocznego przejęcia zdalnego sterowania w przypadku wystąpienia sytuacji wymagającej ingerencji w trasę lotu bezzałogowego statku powietrznego;

- 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;
- 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);
- 18) szczególna ostrożność – ostrożność polegająca 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.

### **Rozdział 3**

#### **Odpowiedzialność**

#### 3. Operator:

- 1) zachowuje szczególną ostrożność, unika wszelkiego działania lub zaniechania działania, które mogłoby:
  - a) spowodować zagrożenie bezpieczeństwa, w tym zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego,
  - b) utrudniać ruch lotniczy,
  - c) zakłócić spokój lub porządek publiczny, oraz
  - d) narazić kogokolwiek na szkodę,
  - e) utrudniać lub uniemożliwiać bezpieczne wykonywanie lotu i obserwację otoczenia bezzałogowego statku powietrznego celem zachowania separacji od innych użytkowników przestrzeni powietrznej;
- 2) steruje bezzałogowym statkiem powietrznym w sposób zapewniający uniknięcie kolizji z innym statkiem powietrznym;
- 3) zapewnia, że bezzałogowy statek powietrzny, którym wykonuje lot, daje pierwszeństwo drogi załogowym statkom powietrznym;
- 4) ponosi odpowiedzialność za decyzję o wykonaniu lotu i jego poprawność;
- 5) używa bezzałogowego statku powietrznego oraz urządzeń sterujących zgodnie z zaleceniami i ograniczeniami określonymi przez producenta, jeżeli zostały opublikowane, 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;
- 6) przed lotem dokonuje kontroli stanu technicznego bezzałogowego statku powietrznego;
- 7) wykonuje loty bezzałogowym statkiem powietrznym, który jest sprawny technicznie.

### **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) policyjnych,
- b) Straży Granicznej,
- c) przeciwpożarowych,
- d) służby zdrowia,
- e) poszukiwawczych lub ratowniczych,
- f) ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego państwa;

2) specjalistycznych – realizowanych w ramach lub na potrzeby:

- a) dozoru, monitoringu, kontroli lub ochrony, w szczególności:
  - obiektów inżynierii lądowej lub wodnej w rozumieniu PKOB,
  - obszarów leśnych lub wodnych,
  - osób lub mienia,
- b) działań:
  - geodezyjnych,
  - gospodarki rolnej lub leśnej;

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;

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 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) zgodnie z warunkami określonymi przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego w zakresie trasy i obszaru lotu;
  - 3) loty operacyjne, specjalistyczne lub szkoleniowe do wysokości nie większej niż 120 m nad poziomem terenu (AGL) i przy widzialności nie mniejszej niż 5 km;
  - 4) loty automatyczne:

- a) do wysokości 50 m AGL lub do wysokości 10 m nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 100 m od miejsca wykonywania lotu,
  - b) w odległości poziomej co najmniej 150 m od osiedli i innych skupisk ludności;
- 5) loty szkoleniowe w odległości poziomej nie większej niż 500 m od operatora wykonującego lot;
- 6) zapewniając ciągłą i pełną kontrolę lotu, w szczególności przez zdalne sterowanie przy użyciu fal radiowych;
- 7) uwzględniając 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:
- a) 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,
  - b) w strefy EP R40 Słupsk za zgodą, o której 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 rakietami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed rakietami balistycznymi, podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 234);
- 11) w strefie ADIZ po poinformowaniu o lokalizacji i czasie lotów organu ATS odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot lub AMC Polska;
- 12) w obiektach budowlanych za zgodą i na warunkach określonych przez zarządzającego obiektem oraz w sposób niezagrażający osobom i mieniu.

- 5.2. Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS wykonuje załoga złożona z co najmniej dwóch osób, w tym:
- 1) operatora odpowiedzialnego za wykonywanie lotu oraz
  - 2) osobę odpowiedzialną za obsługę urządzeń znajdujących się na bezzałogowym statku powietrznym lub będących jego wyposażeniem naziemnym, służących do wykonywania prac lotniczych przewidzianych w ramach wykonywanych operacji lotniczych.
- 5.3. 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.
- 5.4. 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.
- 5.5. W przypadku utraty możliwości sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym lub wystąpieniu przerwy w łączności pomiędzy stacją zdalnego sterowania bezzałogowego statku powietrznego a tym statkiem operator bezzwłocznie:
- 1) powiadamia telefonicznie 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. e,
    - 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.

## **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;
- 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) automatyczne utrzymywanie wysokości oraz odległości od operatora poniżej maksymalnej dopuszczalnej wartości,
  - c) bieżące monitorowanie parametrów lotu, w tym określenie:
    - toru lotu,
    - prędkości lotu,
    - wysokości lotu poprzez wysokościomierz barometryczny,
    - stopnia naładowania akumulatorów zasilających lub stopnia zużycia paliwa,
  - d) 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,
  - e) 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,
  - f) automatyczne wykonanie procedury awaryjnej w tym:
    - kontynuowanie lotu po zaprogramowanej przed lotem trasie,

- zakończenie lotu poprzez lądowanie awaryjne,
  - dolot do zaprogramowanego przed lotem miejsca,
  - g) rejestrowanie parametrów lotu od momentu uruchomienia systemu sterowania bezzałogowego statku powietrznego do momentu wyłączenia tego systemu;
- 4) wyposażonym w kamerę pozwalającą na obserwację otoczenia bezzałogowego statku powietrznego w celu zmniejszenia ryzyka kolizji z innym statkiem powietrznym lub przeszkodą.

## **Rozdział 7**

### **Warunki eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych**

- 7.1. Warunkiem eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych w lotach operacyjnych, specjalistycznych i automatycznych jest posiadanie i stosowanie przez podmiot realizujący te loty instrukcji operacyjnej:
- 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 loty ze wskazaniem posiadanych przez nich uprawnień,
    - d) ocenę i ograniczanie ryzyka wykonywanych operacji lotniczych,
    - e) listę czynności kontrolnych dokonywanych przed startem i po lądowaniu,
    - f) procedury i zasady wykonywania operacji lotniczych,
    - g) procedury awaryjne;
  - 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 i specjalistycznych jest noszenie kamizelki ostrzegawczej przez operatora wykonującego lot.
- 7.3. Warunków, o których mowa w pkt 7.2, nie stosuje się:
- 1) do państwowych bezzałogowych statków powietrznych;
  - 2) 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).

## **Rozdział 8**

### **Uzyskiwanie zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych i automatycznych**

- 8.1. Otrzymanie zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych i automatycznych następuje na wniosek podmiotu, który zamierza realizować 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. Do wniosku o wydanie zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych lub automatycznych podmiot jest obowiązany dołączyć:
  - 1) instrukcję operacyjną;
  - 2) kopie dokumentów potwierdzających kwalifikacje operatorów;
  - 3) kopię ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej;
  - 4) deklarację zgodności z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu dla eksploatowanych bezzałogowych statków powietrznych.
- 8.3. 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.