

Bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej nie większej niż 150 kg, używane 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, używane w celach rekreacyjnych lub sportowych

Rozdział 1 Zastosowanie

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, oraz bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 2 kg, używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV, używanych w celach rekreacyjnych lub sportowych, zwanych dalej „modelami latającymi”.

1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, 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) **strefa ADIZ** – (Air Defense Identification Zone) – strefę identyfikacji obrony powietrznej;
- 3) **strefa ATZ** – (Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego;
- 4) **strefa CTR** – (Control Zone) – strefę kontrolowaną lotniska;
- 5) **strefa D** – (Danger Area) – strefę niebezpieczną;
- 6) **strefa MATZ** – (Military Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego lotniska wojskowego;
- 7) **strefa MCTR** – (Military Control Area) – strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;
- 8) **model latający na uwięzi** – model latający na uwięzi połączonej ze stałym lub ruchomym punktem podłoża;
- 9) **kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem** – obserwację wzrokową prowadzoną przez operatora lub obserwatora modelu latającego bez pomocy przyrządów optycznych, z wyłączeniem szkieł korekcyjnych noszonych w celu korekcji posiadanej wady wzroku;
- 10) **obserwator** – osobę wyznaczoną przez operatora, która poprzez obserwację wzrokową modelu latającego nieuzbrojonym okiem pomaga operatorowi w określaniu położenia w przestrzeni powietrznej modelu latającego oraz w zapewnieniu bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia;
- 11) **operator** – osobę zdalnie pilotującą model latający;
- 12) **strefa P** – (Prohibited Area) – strefę zakazaną;
- 13) **strefa R** – (Restricted Area) – strefę ograniczoną;
- 14) **szczególna ostrożność** – ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania operatora lub zabezpieczenia i przystosowaniu miejsca startu i lądowania modelu latającego lub terenu, nad którym lot się odbywa, do warunków i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania lotu, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
- 15) **operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS** – (Visual Line of Sight

Operation) – operacje, w których operator lub obserwator modelu latającego utrzymują bezpośredni kontakt wzrokowy z modelem latającym;

16) **operacje z widokiem z pierwszej osoby FPV** – (First Person View) – operacje, w których operator pilotuje model latający, nie utrzymując z nim bezpośredniego kontaktu wzrokowego, określając jego położenie w przestrzeni powietrznej przez 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, umożliwiającą uniknięcie kolizji, wynikającą z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania lotu oraz rodzaju używanego modelu latającego i kwalifikacji operatora.

Rozdział 3 Odpowiedzialność

3. Operator:

1) zachowuje szczególną ostrożność, unika wszelkiego działania lub zaniechania, 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;

2) steruje modelem latającym w sposób umożliwiający uniknięcie kolizji z innym statkiem powietrznym;

3) zapewnia, że model latający, którym wykonuje lot, daje pierwszeństwo drogi załogowym statkom powietrznym;

4) ponosi odpowiedzialność za decyzję o wykonaniu lotu oraz jego poprawność, a wyznaczenie i udział obserwatora w wykonywaniu lotów nie zwalnia go z odpowiedzialności za bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych;

5) używa modelu latającego oraz urządzeń sterujących zgodnie z zaleceniami i ograniczeniami określonymi przez producenta, jeżeli zostały opublikowane;

6) przed lotem dokonuje kontroli stanu technicznego modelu latającego;

7) wykonuje loty jedynie modelem latającym, który jest sprawny technicznie.

Rozdział 4 Zasady wykonywania lotów

4.1. Modelami latającymi wykonuje się operacje z zachowaniem następujących warunków:

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;

1a) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS wykonywanych bez obserwatora dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z modelem latającym w momencie dokonywania przez operatora kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem naziemnym modelu latającego;

1b) 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 200 m od operatora;”

- 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;”;
- 4) zachowując odległość poziomą nie mniejszą niż 30 m od osób, pojazdów, obiektów budowlanych niebędących w dyspozycji lub pod kontrolą operatora;
- 5) uwzględniając warunki meteorologiczne, strukturę i klasyfikację przestrzeni powietrznej oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;
- 6) w strefie CTR na warunkach określonych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego;
- 7) w strefie ATZ za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
- 8) w strefie D, strefie MCTR lub strefie MATZ jedynie za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
- 9) w obszarze strefy R obejmującym przestrzeń powietrzną znajdującą się bezpośrednio nad obszarem parku narodowego za zgodą zarządzającego danym parkiem narodowym i na warunkach przez niego określonych;
- 10) w strefie P jedynie za zgodą zarządzającego obiektem objętym daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
- 11) w strefie ADIZ po poinformowaniu o lokalizacji i czasie lotów organu służby ruchu lotniczego (ATS) – (Air Traffic Services) odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot, lub AMC Polska;
- 12) w przypadku wykonywania lotów w obiektach budowlanych za zgodą zarządzającego danym obiektem i zgodnie z uzgodnionymi z nim zasadami bezpieczeństwa;
- 13) w przypadku lotów wykonywanych podczas zawodów sportowych – zgodnie z regulaminem opracowanym przez organizatora tych zawodów.

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.

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 500 m od terenu obiektu chronionego 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.”;

4.4. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 6 i 7, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów modelami latającymi o masie startowej nie większej niż 25 kg w odległości większej niż 6 km od granicy lotniska i do wysokości nie większej niż 100 m nad poziomem terenu.

4.5. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 1–5, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów modelami latającymi na uwięzi nie dłuższej niż 100 m.

4.6. Modelami latającymi nie wykonuje się lotów nad:

- 1) terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2016 r. poz. 1629 i 1948);
- 2) obiektami jądrowymi, o których mowa w art. 3 pkt 17 ustawy z dnia 29 listopada 2000 r. – Prawo atomowe (Dz. U. z 2014 r. poz. 1512, z 2015 r. poz. 1505 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 266, 1343, 1579 i 1948);

- 3) obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 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 (Dz. U. z 2018 r. poz. 2142 i 2245);
- 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.

4.7. Loty 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.



ŚWIAT DRONÓW