

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 innych niż rekreacyjne lub sportowe

Rozdział 1 Zastosowanie

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

1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych, rekordowych, eksperymentalnych lub doświadczalnych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot z 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) **bezzałogowy statek powietrzny na uwięzi** – bezzałogowy statek powietrzny na uwięzi połączonej ze stałym lub ruchomym punktem podłoża;
- 5) **kamizelka ostrzegawcza** – odzież ostrzegawczą o intensywnej barwie w kolorze żółtym, czerwonym, pomarańczowym lub zielonym noszoną na odzieży wierzchniej;
- 6) **kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem** – obserwację wzrokową prowadzoną przez operatora lub obserwatora bezzałogowego statku powietrzego bez pomocy przyrządów optycznych, z wyłączeniem szkieł korekcyjnych noszonych w celu korekcji posiadanej wady wzroku;
- 7) **strefa D** – (Danger Area) – strefę niebezpieczną;
- 8) **strefa CTR** – (Control Zone) – strefę kontrolowaną lotniska;
- 9) **strefa MATZ** – (Military Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego lotniska wojskowego;
- 10) **strefa MCTR** – (Military Control Area) – strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;
- 11) **obserwator** – osobę wyznaczoną przez operatora, która poprzez obserwację wzrokową bezzałogowego statku powietrzego nieuzbrojonym okiem pomaga operatorowi w bezpiecznym wykonywaniu lotu;
- 12) **operator** – osobę zdalnie pilotującą bezzałogowy statek powietrzny;
- 13) **strefa P** – (Prohibited Area) – strefę zakazaną;
- 14) **strefa R** – (Restricted Area) – strefę ograniczoną;
- 15) **szczególna ostrożność** – ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania operatora lub zabezpieczenia i przystosowania miejsca startu i lądowania bezzałogowego statku powietrzego lub terenu, nad którym lot się odbywa, do

warunków i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania lotu, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;

16) **operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS** – (Visual Line of Sight Operation) – operacje, w których operator lub obserwator bezzałogowego statku powietrznego utrzymują bezpośredni kontakt wzrokowy z bezzałogowym statkiem powietrznym;

17) **operacje z widokiem z pierwszej osoby FPV** - (First Person View) – operacje, w których operator pilotuje bezzałogowy statek powietrzny, 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 jego pokładzie;

18) **bezpieczna odległość** – odległość bezzałogowego statku powietrznego 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 lotów oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego 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 bezzałogowym statkiem powietrznym w sposób umożliwiający 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 oraz jego poprawność, a wyznaczenie i udział obserwatora w wykonywaniu lotów nie zwalnia go z odpowiedzialności za bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych;

5) używa bezzałogowego statku powietrznego oraz urządzeń sterujących zgodnie z zaleceniami i ograniczeniami określonymi przez producenta, jeżeli zostały opublikowane;

6) przed lotem dokonuje kontroli stanu technicznego bezzałogowego statku powietrznego;

7) wykonuje loty bezzałogowym statkiem powietrznym, który jest sprawny technicznie.

Rozdział 4 Zasady wykonywania lotów

4.1 Bezzałogowymi statkami powietrznymi wykonuje się operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS lub operacje z widokiem z pierwszej osoby FPV z zachowaniem następujących warunków:

1) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS operator lub przynajmniej jeden obserwator utrzymuje kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym w celu określenia jego położenia względem operatora i w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt;

1a) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS wykonywanych bez

obserwatora dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym w momencie dokonywania przez operatora kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem naziemnym bezzałogowego statku powietrznego;

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,
- c) w odległości poziomej nie mniejszej niż 100 m od zabudowy miejscowości, miast, osiedli lub od zgromadzeń osób na wolnym powietrzu;

2) zapewniając pełną kontrolę lotu, w szczególności przez zdalne sterowanie przy użyciu fal radiowych;

3) zapewniając w każdej fazie lotu bezpieczną odległość od osób, pojazdów lub innych użytkowników przestrzeni powietrznej niebędących w dyspozycji lub pod kontrolą operatora na wypadek awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;

4) uwzględniając warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;

5) w strefie CTR na warunkach określonych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego;

6) w strefie ATZ za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;

7) w strefie D, strefie MCTR lub strefie MATZ jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;

8) 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;

8a) w strefie EP R40 Słupsk jedynie przez statki powietrzne, o których mowa w art. VII ust. 3 Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed 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), za zgodą, o której mowa w tym przepisie;

9) w strefie P jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego obiektem objętym daną strefą i na warunkach przez niego określonych;

10) 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;

11) w przypadku wykonywania lotów w obiektach budowlanych za zgodą zarządzającego danym obiektem i zgodnie z uzgodnionymi z nim zasadami bezpieczeństwa;

12) loty wykonywane nad:

- a) terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne,
- b) obiektami jądrowymi, o których mowa w art. 3 pkt 17 ustawy z dnia 29 listopada 2000 r. – Prawo atomowe,
- c) 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,
- d) jednostkami wojskowymi i poligonami

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

- 13) loty nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi i śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne, wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności;
- 14) w przypadku operatora będącego osobą małoletnią loty wykonuje się pod nadzorem osoby dorosłej.

4.2. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych podczas wykonywania lotów jest określone w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, będącej częścią programu szkolenia.

4.3. Operator może odstąpić od zalecanej metodyki postępowania i postąpić w sposób, który uzna za najskuteczniejszy w zaistniałej sytuacji, jeżeli uzasadniają to okoliczności.

4.4. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 5, 6, 9 i 10, nie stosuje się w przypadku wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS bezzałogowymi statkami powietrznymi, których masa startowa nie przekracza 0,6 kg, w przypadku wykonywania lotów w odległości większej niż 1 km od granicy lotniska lub 500 m od terenu obiektu chronionego przez strefę P i do wysokości nie większej niż 30 m lub do wysokości najwyższej przeszkody, w tym drzew lub obiektów budowlanych, znajdującej się w promieniu do 100 m od operatora.

4.5. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 5 i 6, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi 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.

4.6. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 1 i 2, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi na uwięzi nie dłuższej niż 100 m.

4.7. Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 7 w odniesieniu do strefy D, ppkt 8, 9, 11 i 12, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, z bezpieczeństwem i obronnością państwa, ochroną granicy państwowej, ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego państwa lub poszukiwaniem i ratownictwem.

Rozdział 5

Zasady eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych

5.1. Warunkiem eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych jest:

- 1) oznaczenie wszystkich, użytkowanych przez podmiot statków powietrznych poprzez umieszczenie na powierzchni statku powietrznego tabliczki znamionowej zawierającej nazwę podmiotu będącego właścicielem statku powietrznego;
- 2) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w światła ostrzegawcze zamontowane w sposób zapewniający dookólną emisję światła, widoczne z góry i z dołu w przypadku wykonywania lotów wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
- 3) w przypadku podmiotu świadczącego usługi lotnicze – uwzględnienie w instrukcji operacyjnej zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy, opracowanych w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
- 4) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w system Failsafe zaprogramowany w sposób zgodny z zaleceniami profilaktycznymi, o których mowa w ppkt 3;

5) noszenie kamizelki ostrzegawczej przez operatora wykonującego czynności lotnicze.

5.2. Warunku, o którym mowa w pkt 5.1 ppkt 2, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów w obiektach budowlanych.

5.3. Instrukcja operacyjna:

- 1) jest opracowywana przez podmiot świadczący usługi lotnicze;
- 2) określa bezpieczny sposób świadczenia usług lotniczych i zawiera w szczególności:
 - a) dane podmiotu świadczącego usługi lotnicze,
 - b) wykaz wykorzystywanych bezzałogowych statków powietrznych,
 - c) dane personelu ze wskazaniem posiadanych przez personel uprawnień,
 - d) proces analizy ryzyka wykonywanych operacji lotniczych w odniesieniu do wykorzystywanych bezzałogowych statków powietrznych,
 - e) listę czynności kontrolnych dokonywanych przed startem i po lądowaniu,
 - f) procedury i zasady wykonywania operacji lotniczych,
 - g) procedury awaryjne;
- 3) na żądanie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest przedstawiana przez podmiot świadczący usługi lotnicze do wglądu;
- 4) jest uzupełniana i zmieniana w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności;
- 5) uwzględnia zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawane na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy.

5.4. Warunków, o których mowa w pkt 5.1 – 5.3, 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 2016 r. poz. 1897, 1948 i 1955).

ŚWIAT
DRONÓW