

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 20 grudnia 2018 r. (poz. 94)

**BEZZAŁOGOWE STATKI POWIETRZNE O MASIE STARTOWEJ NIE WIĘKSZEJ NIŻ 25 KG, UŻYWANE
W OPERACJACH POZA ZASIĘGIEM WIDOCZNOŚCI WZROKOWEJ BVLOS, Z WYŁĄCZENIEM
BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH O MASIE STARTOWEJ NIE WIĘKSZEJ NIŻ 2 KG,
UŻYWANYCH W OPERACJACH Z WIDOKIEM Z PIERWSZEJ OSOBY FPV**

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, wykonujących loty poza strefą wydzieloną z ogólnodostępnej dla lotnictwa przestrzeni powietrznej, o której mowa w art. 126 ust. 4 ustawy. Przepisów nie stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 2 kg, używanych w operacjach z widokiem z pierwszej osoby FPV.

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

Rozdział 2

Określenia

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) AMC Polska – (Airspace Management Cell) – Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
- 2) ATS – (Air Traffic Services) – służby ruchu lotniczego;
- 3) 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;
- 4) kamizelka ostrzegawcza – odzież ostrzegawczą o intensywnej barwie w kolorze żółtym, czerwonym, pomarańczowym lub zielonym noszoną na odzieży wierzchniej;
- 5) lot automatyczny – operację, w której bezzałogowy statek powietrzny w sposób automatyczny realizuje start i lądowanie w wyznaczonym miejscu oraz lot po zaprogramowanej trasie, gdy operator jedynie pełni zdalny nadzór nad operacją, zachowując możliwość niezwłocznego przejęcia zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym lub podjęcia innych działań na wypadek wystąpienia sytuacji niebezpiecznej;
- 6) operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS – (Beyond Visual Line of Sight Operation) – operacje, w których operator bezzałogowego statku powietrznego nie utrzymuje bezpośredniego kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 7) operator – osobę zdalnie pilotującą bezzałogowy statek powietrzny albo nadzorującą lot i zarządzającą lotem bezzałogowego statku powietrznego lub grupą bezzałogowych statków powietrznych w lotach automatycznych, a w przypadku wykonywania operacji wojskowym statkiem powietrznym – również wyszkolony personel posiadający uprawnienia do wykonywania operacji na danym typie bezzałogowego statku powietrznego;
- 8) PKOB – Polską Klasyfikację Obiektów Budowlanych wprowadzoną 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 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 2018 r. poz. 1954, 2245 i 2354);
- 18) szczególna ostrożność – ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania operatora lub zabezpieczenia i przystosowaniu miejsca startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego lub obszaru, 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, 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;
- 20) wielowirnikowiec – wiropląt utrzymywany w locie głównie przez reakcję powietrza na więcej niż dwóch wirnikach nośnych.

Rozdział 3

Odpowiedzialność

3.1. Operator:

- 1) zachowuje szczególną ostrożność, unika wszelkiego działania lub zaniechania działania, które mogłyby:
 - a) spowodować zagrożenie bezpieczeństwa, w tym zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego,
 - b) utrudniać ruch lotniczy,
 - c) zakłócić spokój lub porządek publiczny,
 - d) narazić kogokolwiek na szkodę,
 - e) utrudniać lub uniemożliwiać bezpieczne wykonywanie lotu i obserwację lub monitorowanie otoczenia bezzałogowego statku powietrznego za pomocą urządzeń zamontowanych na jego pokładzie lub będących jego wyposażeniem naziemnym, w szczególności kamery, transpondera lub innych urządzeń umożliwiających zwiększenie bezpieczeństwa wykonywania lotu oraz zachowanie bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych lub przeszkód;
- 2) steruje bezzałogowym statkiem powietrznym w sposób umożliwiający uniknięcie kolizji z innym statkiem powietrznym lub przeszkodą;
- 3) nadzoruje lot i zarządza lotem bezzałogowego statku powietrznego lub grupą bezzałogowych statków powietrznych w lotach automatycznych za pośrednictwem systemu teleinformatycznego sterującego tymi statkami;
- 4) zapewnia, że bezzałogowy statek powietrzny, którym wykonuje lot albo którego lot nadzoruje i którego lotem zarządza podczas lotu automatycznego, daje pierwszeństwo drogi załogowym statkom powietrznym;
- 5) ponosi odpowiedzialność za decyzję o wykonaniu lotu i jego poprawność;
- 6) używa bezzałogowego statku powietrznego oraz urządzeń sterujących zgodnie z zaleceniami i ograniczeniami określonymi przez producenta dla danego typu bezzałogowego statku powietrznego oraz, jeżeli zostały opublikowane, zgodnie z zaleceniami profilaktycznymi Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie bezzałogowych statków powietrznych, wydanymi na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy, opracowanymi w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
- 7) przed lotem i po locie dokonuje kontroli stanu technicznego bezzałogowego statku powietrznego;
- 8) wykonuje lot bezzałogowym statkiem powietrznym, który jest sprawny technicznie.

3.2. W przypadku gdy operator mający wykonać lot automatyczny nie znajduje się w miejscu startu, kontrolę stanu technicznego używanego bezzałogowego statku powietrznego zapewnia podmiot, o którym mowa w pkt 7.1.

Rozdział 4

Ogólne warunki wykonywania lotów

4.1. Bezzałogowy statek powietrzny wykonuje operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS, w przypadku wykonywania lotów:

- 1) operacyjnych – realizowanych w ramach lub na potrzeby działań:
 - a) lotnictwa państwowego,
 - b) Służby Celno-Skarbowej,
 - c) związanych z zapobieganiem lub zwalczaniem klęsk żywiołowych lub katastrof,
 - d) związanych z systemem opieki zdrowotnej,
 - e) poszukiwawczych lub ratowniczych,
 - f) związanych z ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego państwa,
 - g) związanych z rozpoznawaniem zagrożeń z zakresu bezpieczeństwa i ochrony środowiska;
- 2) specjalistycznych – realizowanych w ramach lub na potrzeby:
 - a) dozoru, monitoring, kontroli lub ochrony:
 - obiektów inżynierii lądowej lub wodnej w rozumieniu PKOB,
 - obszarów leśnych lub wodnych,
 - osób lub mienia,
 - b) działań:
 - geodezyjnych,
 - związanych z gospodarką rolną lub leśną;
 - c) lotów badawczych, testowych, próbnych lub demonstracyjnych;
- 3) automatycznych – realizowanych w ramach lub na potrzeby:
 - a) dozoru, monitoring, kontroli lub ochrony:
 - obiektów inżynierii lądowej lub wodnej w rozumieniu PKOB,
 - obszarów leśnych lub wodnych,
 - b) działań agrolotniczych,
 - c) dostaw medycznych,
 - d) lotów badawczych, testowych, próbnych lub demonstracyjnych;
- 4) szkoleniowych – realizowanych w ramach działalności szkoleniowej, o której mowa w art. 95a ustawy.

4.2. Do wykonywania lotów, o których mowa w pkt 4.1, są uprawnione podmioty, które otrzymały zgodę Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na wykonywanie tego rodzaju lotów, o której mowa w rozdziale 8.

4.3. Loty, o których mowa w pkt 4.1, wykonuje się po opublikowaniu przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego informacji o planowanych i realizowanych lotach bezzałogowych statków powietrznych.

4.4. Instytucja zapewniająca służbę ruchu lotniczego publikuje informacje o:

- 1) planowanych lotach bezzałogowych statków powietrznych:
 - a) co najmniej 2 dni przed dniem wykonania 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) realizowanych lotach 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 lub na poszczególnych odcinkach trasy,

- c) planowanego przez operatora czasu lotu,
- d) znaku rozpoznawczego bezzałogowego statku powietrznego.

4.5. Czynności polegające na:

- 1) informowaniu instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego o zamiarze wykonania lotu oraz o jego zakończeniu,
- 2) informowaniu operatora przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego o warunkach, na jakich lot ma być wykonywany w strefach, o których mowa w pkt 5.1,
- 3) publikowaniu 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

– dokonuje się za pośrednictwem systemu teleinformatycznego lub środków komunikacji elektronicznej, określonych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego.

4.6. Przepisów pkt 4.3 i 4.4 nie stosuje się w przypadku bezzałogowych statków powietrznych realizujących loty na potrzeby działań służb specjalnych, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2018 r. poz. 2387, 2245 i 2399 oraz z 2019 r. poz. 53).

Rozdział 5

Szczegółowe warunki wykonywania lotów

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

- 1) po poinformowaniu instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego o zamiarze wykonania lotu co najmniej 7 dni przed dniem wykonania lotu;
- 2) z uwzględnieniem uwag przekazanych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego w zakresie trasy i obszaru, w którym będzie się odbywał lot;
- 3) loty operacyjne, specjalistyczne lub szkoleniowe:
 - a) do wysokości nie większej niż 120 m nad poziomem terenu,
 - b) z prędkością nie większą niż 150 km/h;
- 4) loty automatyczne:
 - a) do wysokości 50 m nad poziomem terenu lub do wysokości 50 m nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 100 m od miejsca wykonywania lotu,
 - b) w odległości poziomej mniejszej niż 100 m od zabudowy miejscowości, miast lub osiedli za zgodą i na warunkach władz miejscowości lub miasta,
 - c) z prędkością nie większą niż 150 km/h;
- 5) loty szkoleniowe w odległości poziomej co najmniej 150 m od osiedli i innych skupisk ludności oraz w odległości poziomej nie większej niż 500 m od operatora wykonującego lot;
- 6) zapewniając pełną kontrolę lotu;
- 7) z zachowaniem bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt, uwzględniając przy tym warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;
- 8) w strefie CTR na warunkach określonych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego;
- 9) w strefie ATZ, strefie D, strefie MATZ, strefie MCTR lub strefie P za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
- 10) w obszarze strefy R obejmującym przestrzeń powietrzną znajdującą się bezpośrednio nad obszarem parku narodowego za zgodą zarządzającego danym parkiem narodowym i na warunkach przez niego określonych;
- 11) w strefie EP R40 Słupsk jedynie przez statki powietrzne, o których mowa w art. VII ust. 3 Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed 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;

- 12) w strefie ADIZ po poinformowaniu o lokalizacji i czasie lotów organu ATS odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot, lub AMC Polska;
- 13) w obiektach budowlanych za zgodą zarządzającego obiektem i na warunkach przez niego określonych oraz w sposób niezagrożający osobom trzecim;
- 14) loty, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 2–4, wykonywane nad:
 - a) terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2017 r. poz. 2101 oraz z 2018 r. poz. 650 i 1669),
 - b) obiektami jądrowymi, o których mowa w art. 3 pkt 17 ustawy z dnia 29 listopada 2000 r. – Prawo atomowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 792, 1669 i 2227),
 - 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 (Dz. U. z 2018 r. poz. 2142 i 2245),
 - d) jednostkami wojskowymi i poligonami– za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym terenem, obiektem, obszarem lub urządzeniem;
- 15) loty wykonywane nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi i śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne, wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności.

5.2. W przypadku wykonywania lotów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i porządku publicznego, z bezpieczeństwem i obronnością państwa, ochroną granicy państwowej, ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego państwa lub poszukiwaniem i ratownictwem w:

- 1) strefie P – przepisu pkt 5.1 ppkt 9 nie stosuje się;
- 2) obszarze strefy R obejmującym przestrzeń powietrzną znajdującą się bezpośrednio nad terenem parku narodowego – przepisu pkt 5.1 ppkt 10 nie stosuje się.

5.3. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych podczas wykonywania lotów jest określone w pkt 5.4 oraz w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, będącej częścią programu szkolenia, a także w instrukcji operacyjnej, o której mowa w pkt 7.1.

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

- 1) powiadamia telefonicznie, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej lub systemu teleinformatycznego, o którym mowa w pkt 4.5, 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 za pomocą urządzenia odpowiedzialnego za lokalizację awaryjną, o której mowa w pkt 6.1 ppkt 3 lit. d,
 - b) ostatnią znaną lokalizację bezzałogowego statku powietrznego, w przypadku niedziałania urządzenia odpowiedzialnego za lokalizację awaryjną, o której mowa w pkt 6.1 ppkt 3 lit. d,
 - c) godzinę utraty łączności,
 - d) ostatnią zarejestrowaną prędkość, wysokość i kurs bezzałogowego statku powietrznego,
 - e) przewidywany czas do wyczerpania zapasu paliwa lub wyczerpania akumulatorów zasilających układ napędowy.

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

Rozdział 6

Wymagania dotyczące bezzałogowych statków powietrznych

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

- 1) wpisanym do ewidencji statków powietrznych, prowadzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy, lub do obcego rejestru lub obcej ewidencji cywilnych statków powietrznych;

- 2) wyposażonym:
 - a) w przypadku bezzałogowego statku powietrznego będącego samolotem w światło:
 - zielone świecące światłem ciągłym, umieszczone na prawym skrzydle, widoczne nad i pod płaszczyzną poziomą skrzydła,
 - czerwone świecące światłem ciągłym, umieszczone na lewym skrzydle, widoczne nad i pod płaszczyzną poziomą skrzydła,
 - białe, błyskowe, umieszczone na szczycie statecznika pionowego lub – w przypadku jego braku – na górnej powierzchni kadłuba w sposób zapewniający dookólną emisję światła,
 - b) w przypadku bezzałogowego statku powietrznego będącego wielowirnikowcem, śmigłowcem albo aerostatem w światło białe, błyskowe, umieszczone na górnej powierzchni kadłuba w sposób zapewniający dookólną emisję światła;
- 3) wyposażonym w urządzenia lub systemy zamontowane na jego pokładzie lub będące jego wyposażeniem naziemnym, umożliwiające:
 - a) zachowanie założonych parametrów lotu,
 - b) bieżące monitorowanie parametrów lotu, w tym określenie:
 - toru lotu,
 - prędkości lotu,
 - wysokości lotu za pomocą wysokościomierza barometrycznego,
 - stopnia naładowania akumulatorów zasilających lub stopnia zużycia paliwa,
 - jakości i mocy sygnału łączności pomiędzy bezzałogowym statkiem powietrznym a stacją zdalnego sterowania,
 - c) lokalizację podstawową – określenie bieżącego położenia, prędkości, wysokości i kierunku lotu bezzałogowego statku powietrznego celem przekazania tych danych do instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego za pośrednictwem systemu teleinformatycznego lub telefonicznie na żądanie organu ATS,
 - d) lokalizację awaryjną – określenie przez operatora bieżącego położenia bezzałogowego statku powietrznego w przypadku bezpowrotnej utraty możliwości sterowania tym statkiem lub występowania przerw w łączności pomiędzy stacją zdalnego sterowania bezzałogowego statku powietrznego a tym statkiem,
 - e) automatyczne wykonanie procedury awaryjnej, w tym:
 - zakończenie lotu przez lądowanie awaryjne albo
 - kontynuowanie lotu po zaprogramowanej przed lotem trasie, albo
 - dolot do zaprogramowanego przed lotem miejsca,
 - f) rejestrowanie parametrów lotu od momentu uruchomienia systemu sterowania bezzałogowego statku powietrznego do momentu wyłączenia tego systemu;
- 4) wyposażonym w kamerę pozwalającą na obserwację otoczenia bezzałogowego statku powietrznego w celu zmniejszenia ryzyka kolizji z innym statkiem powietrznym lub przeszkodą.

6.2. Warunku, o którym mowa w pkt 6.1 ppkt 1, nie stosuje się w przypadku bezzałogowych statków powietrznych realizujących loty na potrzeby działań służb specjalnych, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu.

Rozdział 7

Warunki eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych

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

- 1) zawierającej co najmniej:
 - a) nazwę i adres siedziby podmiotu świadczącego usługi lotnicze, jego numer telefonu, adres poczty elektronicznej, numer identyfikacji podatkowej (NIP) albo numer w innym rejestrze, w którym podmiot został zarejestrowany,
 - b) wykaz wykorzystywanych bezzałogowych statków powietrznych wraz z ich znakami rozpoznawczymi,

- c) imię i nazwisko, numer świadectwa kwalifikacji oraz datę ważności ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora wykonującego albo nadzorującego lot,
 - d) ocenę i informację o sposobie ograniczania ryzyka wykonywanych operacji lotniczych,
 - e) ogólną listę czynności kontrolnych dokonywanych przed startem i po lądowaniu,
 - f) procedury i zasady wykonywania operacji lotniczych,
 - g) ogólne procedury awaryjne,
 - h) procedurę zapewniania kontroli stanu technicznego bezzałogowych statków powietrznych;
- 2) uzupełnianej i zmienianej w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności;
 - 3) uwzględniającej zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydane na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy, jeżeli zostały opublikowane.

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

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

- 1) do państwowych bezzałogowych statków powietrznych;
- 2) do bezzałogowych statków powietrznych realizujących loty na potrzeby działań Służby Celno-Skarbowej;
- 3) w przypadku wykonywania lotów w celu realizacji ustawowych zadań w zakresie ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego państwa i jego porządku konstytucyjnego przez służby specjalne, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu.

Rozdział 8

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

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

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

8.3. Do wniosku o wydanie zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych, szkoleniowych lub automatycznych podmiot dołącza:

- 1) instrukcję operacyjną, o której mowa w pkt 7.1, kopie dokumentów potwierdzających kwalifikacje operatorów oraz kopię ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podmiotu albo
- 2) oświadczenie o posiadaniu przez wnioskodawcę:
 - a) instrukcji operacyjnej, o której mowa w pkt 7.1,
 - b) kopii dokumentów potwierdzających kwalifikacje operatorów,
 - c) ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej

– w przypadku lotów państwowym bezzałogowym statkiem powietrznym albo 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.

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