

Załącznik do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury z dnia ....  
2018 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.

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) – Ośrodek 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 – operacja lotnicza odbywająca się cyklicznie, na stałej trasie lub obszarze, w której bezzałogowy statek powietrzny w sposób automatyczny realizuje start i lądowanie w wyznaczonym miejscu oraz lot po zaprogramowanej trasie z zachowaniem możliwości 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 i zarządzającą lotem bezzałogowego statku powietrznego lub grupą bezzałogowych statków powietrznych w lotach automatycznych poprzez system teleinformatyczny sterujący tymi statkami;
- 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 i 2201 oraz z 2018 r. poz. 106, 138 i 650);
- 18) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania operatora lub zabezpieczenia i przystosowania 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;

- 20) wielowirnikowiec – wiropląt utrzymywany w locie głównie przez reakcję powietrza na więcej niż dwóch wirnikach nośnych;
- 21) bezpieczna odległość – odległość bezzałogowego statku powietrznego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt, umożliwiająca uniknięcie kolizji, wynikająca 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**

##### 3.1. 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,
  - 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 zachowania 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 i zarządza lotem bezzałogowego statku powietrznego lub grupą bezzałogowych statków powietrznych w lotach automatycznych poprzez system teleinformatyczny sterujący tymi statkami;

- 4) zapewnia, że bezzałogowy statek powietrzny, którym wykonuje lot albo który nadzoruje i którym 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 właściwymi dla danego typu bezzałogowego statku powietrznego 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;
- 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. Podmiot, o którym mowa w pkt 7.1, zapewnia kontrolę stanu technicznego używanych bezzałogowych statków powietrznych, w szczególności:

- 1) wykonujących loty automatyczne;
- 2) w przypadku gdy operator mający wykonać lot nie znajduje się w miejscu startu.

## 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) lotnictwa państwowego,
  - b) Służby Celno-Skarbowej,
  - c) związanych z zapobieganiem lub zwalczaniem klęsk żywiołowych lub katastrof,
  - d) służby zdrowia,
  - e) poszukiwawczych lub ratowniczych,
  - f) ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego państwa,
  - g) rozpoznawania zagrożeń z zakresu bezpieczeństwa i ochrony środowiska;
- 2) specjalistycznych – realizowanych, w szczególności w ramach lub na potrzeby:

- a) dozoru, monitoringu, kontroli lub ochrony:
    - obiektów inżynierii lądowej i wodnej w rozumieniu PKOB,
    - obszarów leśnych lub wodnych,
    - osób lub mienia,
  - b) działań:
    - geodezyjnych,
    - gospodarki rolnej lub leśnej;
  - c) w ramach lotów badawczych, testowych, próbnych lub demonstracyjnych.
- 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,
  - 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, 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 i realizowanych 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) z uwzględnieniem uwag przekazanych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego w zakresie trasy i obszaru lotu;
- 3) loty operacyjne, specjalistyczne lub szkoleniowe:
  - a) do wysokości nie większej niż 120 m nad poziomem terenu (AGL),
  - b) z prędkością nie większą niż 80 kts;
- 4) loty automatyczne:
  - a) do wysokości 50 m AGL lub do wysokości 50 m nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 100 m od miejsca wykonywania lotu,
  - b) wykonywane w odległości poziomej mniejszej niż 100 m od zabudowy miejscowości, miast lub osiedli wykonuje się za zgodą i na warunkach władz miejscowości lub miasta;
- 5) loty szkoleniowe w odległości poziomej co najmniej 150 m od osiedli i innych skupisk ludności;
- 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, D, MCTR, MATZ 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 terenem parku narodowego jedynie 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 i na warunkach określonych przez zarządzającego obiektem oraz w sposób niezagrażający 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),
  - b) obiektami jądrowymi, o których mowa w art. 3 pkt 17 ustawy z dnia 29 listopada 2000 r. – Prawo atomowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 576 i 935),
  - c) obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 ust. 1 oraz 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;

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 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.

5.3. 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 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.

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

- 1) powiadamia telefonicznie, za pomocą środków komunikacji elektronicznej lub za pomocą systemu teleinformatycznego, o którym mowa w pkt 4.6, 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. 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 statku powietrznego.

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, o której mowa w załączniku nr 8 do rozporządzenia, lub do obcego rejestru lub ewidencji cywilnych statków powietrznych ;
- 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) bieżące monitorowanie parametrów lotu, w tym określenie:
    - toru lotu,
    - prędkości lotu,
    - wysokości lotu poprzez wysokościomierz barometryczny,
    - stopnia naładowania akumulatorów zasilających lub stopnia zużycia paliwa,
    - jakości i mocy sygnału łączności pomiędzy bezzałogowym statkiem powietrznym, a stacją zdalnego sterowania,
  - c) 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,
  - 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 poprzez lądowanie awaryjne,
    - kontynuowanie lotu po zaprogramowanej przed lotem trasie, lub
    - 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 urządzenia zmniejszenie ryzyka kolizji z innym statkiem powietrznym lub przeszkodą, w szczególności kamerę lub transponder ADS-B lub inne rozwiązanie umożliwiające zwiększenie bezpieczeństwa wykonywania lotu oraz zachowania bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych lub przeszkód.

6.2. Loty automatyczne wykonywane w odległości poziomej mniejszej niż 100 m od zabudowy miejscowości, miast lub osiedli wykonuje się bezzałogowym statkiem powietrznym wyposażonym w:

- 1) co najmniej 6 silników napędowych w przypadku bezzałogowego statku powietrznego będącego wielowirnikowcem;
- 2) spadochron ratunkowy, ograniczający do 69 J energię kinetyczną, wyzwalaną w chwili uderzenia bezzałogowego statku powietrznego w ziemię lub przeszkodę oraz dźwiękowy system ostrzegawczy, uruchamiane automatycznie lub zdalnie przez operatora w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej uniemożliwiającej kontynuowanie lotu.

## 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) dane podmiotu świadczącego usługi lotnicze,
  - b) wykaz wykorzystywanych bezzałogowych statków powietrznych wraz z ich numerami rejestracyjnymi,
  - c) dane operatorów wykonujących albo nadzorujących loty ze wskazaniem posiadanych przez nich uprawnień,

- d) ocenę i ograniczanie 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.

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 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 (Dz. U. z 2017 r. poz. 1920 oraz z 2018 r. poz. 138 i 650).

## 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 w pkt 8.1, wydawana jest na okres 12 miesięcy.

8.3. Do wniosku o wydanie zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych, szkoleniowych lub automatycznych podmiot dołącza deklarację zgodności z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu dla eksploatowanych bezzałogowych statków

powietrznych oraz:

- 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 instrukcji operacyjnej, o której mowa w pkt 7.1, kopii dokumentów potwierdzających kwalifikacje operatorów oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podmiotu – w przypadku zamiaru wykonywania lotu:
  - a) państwowym bezzałogowym statkiem powietrznym,
  - b) 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 i automatycznych. Informacja jest przekazywana w ciągu 2 dni roboczych od dnia wydania zgody przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.