

Warszawa, dnia 23 sierpnia 2016 r.

Poz. 1317

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

z dnia 8 sierpnia 2016 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 2016 r. poz. 605 i 904) 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. poz. 440 oraz z 2014 r. poz. 1288) 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, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, z zastrzeżeniem art. 1 ust. 6 ustawy.”;

2) w § 2:

a) w ust. 1 w pkt 1:

– lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 150 kg, używanych wyłącznie w celach rekreacyjnych lub sportowych,”

– lit. f otrzymuje brzmienie:

„f) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 25 kg używanych w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe,”

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wyłącza się zastosowanie do:

- 1) statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 1, przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 2, 4 i 5 ustawy w zakresie obowiązków związanych z wykonywaniem lotów w strefie nadgranicznej;
- 2) statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. d i f, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy, z uwzględnieniem przepisów określonych w załącznikach nr 6 i 6a do rozporządzenia.”

<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 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Wyłącza się zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 150 kg, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, przepisów art. 126 ust. 2–5 ustawy, z uwzględnieniem przepisów określonych w załącznikach nr 6 i 6a do rozporządzenia.”,

d) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Wyłącza się z obowiązku powiadamiania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 123 ust. 1d ustawy, statki powietrzne, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a, b, d oraz f, pod warunkiem że w pokazach lotniczych uczestniczą wyłącznie te statki.”,

e) dodaje się ust. 10 i 11 w brzmieniu:

„10. Wyłącza się zastosowanie przepisów art. 94 ust. 1 ustawy do:

- 1) bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. f, na uwięzi nieposiadających napędu, z uwzględnieniem przepisów określonych w załączniku nr 6a do rozporządzenia;
- 2) osób biorących udział w zajęciach dydaktycznych z wykorzystaniem statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. f, prowadzonych przez uczelnie, jeżeli loty realizowane w ramach tych zajęć nie są lotami polegającymi na świadczeniu usług lotniczych i są wykonywane zgodnie z przepisami określonymi w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

11. Wyłącza się zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej większej niż 25 kg i nie większej niż 150 kg, używanych w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, przepisów art. 53a ust. 2 pkt 1 ustawy.”;

3) w § 4 w ust. 1:

a) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 150 kg, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS w celach rekreacyjnych lub sportowych – w załączniku nr 6 do rozporządzenia.”;

b) dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 150 kg używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe – w załączniku nr 6a do rozporządzenia.”;

4) załącznik nr 6 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia;

5) po załączniku nr 6 dodaje się załącznik nr 6a w brzmieniu określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia;

6) w załączniku nr 7:

a) pkt 1.1 otrzymuje brzmienie:

„1.1. Załącznik określa wymagania dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osób eksploatujących: lotnie, parolotnie, którymi jest możliwy start pieszy, spadochrony oraz bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej do 20 kg, zwanych dalej „osobami eksploatującymi”, za szkody wyrządzone w związku z ruchem tych statków, zwanego dalej „ubezpieczeniem OC”, w szczególności zakres ubezpieczenia OC, termin powstania obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC oraz minimalną sumę gwarancyjną tego ubezpieczenia.”,

b) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC, o którym mowa w pkt 6.1, osób eksploatujących bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej od 5 do 20 kg, w zakresie szkód wyrządzonych osobom trzecim w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 3 000 SDR.”.

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

Minister Infrastruktury i Budownictwa: wz. *K. Smoliński*

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa  
z dnia 8 sierpnia 2016 r. (poz. 1317)

## Załącznik nr 1

### **Bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej nie większej niż 150 kg, używane wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS 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 wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS 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 o ograniczonym ruchu lotniczym;
- 14) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania operatora lub zabezpieczeniu 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.

### 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 jedynie operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS z zachowaniem następujących warunków:

- 1) operator lub 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, zwierząt lub mienia;
- 2) zapewniając w każdej fazie lotu bezpieczną odległość poziomą od osób, mienia lub innych użytkowników przestrzeni powietrznej na wypadek awarii lub utraty kontroli nad modelem latającym;
- 3) zachowując odległość poziomą nie mniejszą niż 100 m od granic 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 strefie R obejmującej parki narodowe jedynie 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 lotów 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 lotów modelami latającymi, których masa startowa nie przekracza 0,6 kg, w przypadku wykonywania lotów w odległości większej niż 1 km od granicy lotniska lub poza terenem obiektów chronionych przez strefę P do wysokości nie większej niż 30 m lub do wysokości najwyższej przeszkody takiej jak drzewa lub obiekty budowlane znajdujące 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 2015 r. poz. 520, 831, 1137 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 65, 352, 585, 903 i 1250);
- 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);
- 3) obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2014 r. poz. 1099, z 2015 r. poz. 1505 oraz z 2016 r. poz. 65 i 904).

**Bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej nie większej niż 150 kg używane wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS 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 w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, zwanych dalej „bezzałogowymi statkami powietrznymi”.

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 widzialności w kolorze żółtym, czerwonym lub pomarańczowym noszoną na odzieży wierzchniej;
- 6) kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem – obserwację wzrokową prowadzoną przez operatora lub obserwatora bezzałogowego statku powietrznego 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 powietrznego 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 o ograniczonym ruchu lotniczym;
- 15) 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;
- 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.

### Rozdział 3

#### Odpowiedzialność

##### 3. Operator:

- 1) zachowuje szczególną ostrożność, unika wszelkiego działania lub zaniechania, które mogłyby:
  - 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 jedynie operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS z zachowaniem następujących warunków:

- 1) operator lub 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, zwierząt lub mienia;
- 2) zapewniając ciągłą i pełną kontrolę lotu, w szczególności przez zdalne sterowanie przy użyciu fal radiowych;
- 3) zapewniając w każdej fazie lotu bezpieczną odległość poziomą od osób, mienia, pojazdów, obiektów budowlanych 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 strefie R obejmującej parki narodowe jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym parkiem narodowym i na warunkach przez niego określonych;
- 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 (Dz. U. z 2015 r. poz. 520, 831, 1137 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 65, 352, 585, 903 i 1250),
  - b) 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),
  - c) obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2014 r. poz. 1099, z 2015 r. poz. 1505 oraz z 2016 r. poz. 65 i 904)– mogą być realizowane jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym terenem, obiektem, obszarem lub urządzeniem.

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 lotów 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 poza terenem obiektów chronionych 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 2015 r. poz. 1929 i 2023 oraz z 2016 r. poz. 147, 437, 904 i 960).